



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物流學碩士 學位論文

지역항만으로서의 울산신항 발전 전략
- 지역 화주의 니즈를 중심으로 -

Local Port Development Strategy for Ulsan New Port
- Focused on local shippers needs -

指導教授 金 吉 洙



2010年 2月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

港 灣 物 流 學 科

朴 鍾 鎭

차 례

Abstract

제1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구방법 및 범위	2
1.3 선행연구 고찰	2

제2장 울산항 경제 환경 현황

2.1 울산경제 현황	4
2.2 울산항 시설현황	9
2.3 울산항 항만운영 현황	14

제3장 울산항 물동량 분석

3.1 물동량 예측치 비교분석	18
3.2 울산항 물동량 특성분석	24
3.3 글로벌 및 국내 배후지 지수	36

제4장 울산신항 인근 경쟁 항만 비교분석

4.1 포항 영일신항 현황	39
4.2 경쟁 항만의 마케팅 전략 비교	42
4.3 항만 시설 사용료 비교	47
4.4 인근 경쟁항만 컨테이너 운송요율 비교	52
4.5 부산항과의 울산지역 수출 컨테이너 화물 운임 비교	59

제5장 울산신항 발전방향

5.1 항만 마케팅 및 포트세일즈 강화	61
5.2 울산신항 차별화 전략	65

제6장 결론

6.1 결론	68
6.2 연구의 한계 및 향후 연구방향	69

참고문헌



표 차 례

<표 II-1> 울산경제의 전국 비중 (2007년 기준)	5
<표 II-2> 울산광역시 산업구조	6
<표 II-3> 울산광역시 산업구조	6
<표 II-4> 울산광역시 산업단지 지정 내역	7
<표 II-5> 울산광역시 산업단지 조성계획	8
<표 II-6> 울산항의 항만시설 현황	9
<표 II-7> 울산 본항 시설 및 하역능력 현황	10
<표 II-8> 온산항 및 미포항의 시설 현황	12
<표 II-9> 울산항의 컨테이너 시설현황	13
<표 II-10> 울산항의 시설수급 전망	14
<표 II-11> 울산항 물동량 처리실적 (2007, 2008년)	15
<표 II-12> 울산항 컨테이너 물동량 (전년대비)	15
<표 II-13> 울산항 컨테이너 물동량 (전국대비)	16
<표 II-14> 울산항 배후단지 수요추정	16
<표 II-15> 울산항 배후단지 지정면적	17
<표 III-1> 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2001)	18
<표 III-2> 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2006)	20
<표 III-3> 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2009)	21
<표 III-4> 울산항 수출입 화물의 이동경로분석	25
<표 III-5> 울산항 국가별 해상 수출화물	27
<표 III-6> 울산항 국가별 해상 수입화물	29
<표 III-7> 울산항 국내 권역별 수출입화물	32
<표 III-8> 울산항 품목별 수출입화물	34
<표 III-9> 울산항 품목별 수출입화물 비중	35
<표 III-10> 글로벌 지수 (2007년)	36
<표 III-11> 배후지 지수 (2007년)	38

<표 IV-1> 영일신항 시설현황	39
<표 IV-2> 영일신항 하역장비 현황	40
<표 IV-3> 국내 주요항만의 마케팅 및 홍보활동 내역	46
<표 IV-4> 기본 항만시설 사용료	51
<표 IV-5> 광역권별 요율	54
<표 IV-6> 광역권별 운송거리	56
<표 IV-7> 광역권별 km당 요율	58
<표 IV-8> 부산항, 울산신항 수출 지역별 컨테이너 화물운임비교	59
<표 V-1> 울산신항, 영일신항 비교	63



그 립 차 례

<그림 II-1> 울산광역시 산업단지 현황도	7
<그림 III-1> 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2001)	19
<그림 III-2> 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2006)	20
<그림 III-3> 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2009)	21
<그림 III-4> 울산항 컨테이너 물동량 예측치 비교(2001, 2006, 2009) ...	23
<그림 III-5> 주요 수출 국가별 변동사항	28
<그림 III-6> 주요 수입 국가별 변동사항	30
<그림 III-7> 글로벌 지수(2007)	37
<그림 III-8> 배후지 지수(2007)	38
<그림 IV-1> 영일신항 시설현황	40
<그림 IV-2> 영일신항 개발계획	41
<그림 V-1> 울산신항 인센티브 현황	62
<그림 V-2> 물동량 창출을 위한 울산신항 발전방향	65



Local Port Development Strategy for Ulsan New Port
- Focused on local shippers needs -

Park, Jong Jin

Department of Port Logistics
Graduate School of Maritime Industry
Korea Maritime University

Abstract

The port of Busan and Gwangyang are hub ports of South Korea which are necessary to restructure their development policy. To measure development scale of a container terminal, various features must be considered. For example, complementary role of ports has a great ripple effect on local economy and employment.

Ulsan, the largest industrial city of South Korea plays an important role in the national economy and the port of Ulsan as a gateway of the city also takes a critical part of the region. Furthermore, Ulsan Port is located in the vicinity Busan port and with its continuous needs for shipping from the industrial part of the city, the port can meet requirements to become a successful port. Besides, it is required to strengthen the network between local ports and hub ports and establish the competitive characteristics of export and production route from and to the hinterland. Especially, it is important to develop

hinterland by the right positioning of local ports to ensure competitive cost and needs regarding co-opetition among local ports.

Hereby, this study reviews existing quantitative analysis and compare the results and try to take advantage of each studies to enhance the new port development strategy. Furthermore, case analysis which can be applied to the development of Ulsan new port and logistic simulation is also reviewed in this thesis.



제1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

세계 중심항만으로서의 역할을 감당하게 될 부산항과 광양항은 글로벌 경쟁 하에서 동북아의 거점항만으로 자리매김하기 위해 정책적으로 개발 규모를 결정하는 것이 필요하지만, 거점항만의 역할을 보완하고 지역발전에도 도움이 되어야 할 지역중심의 컨테이너항만 규모는 다양한 특성을 고려하여 그 개발 규모가 결정되어야 한다.

울산은 우리나라 최대의 산업도시로서 국가 경제적 측면에서 매우 중요한 위치를 차지하고 있다. 거점항만인 부산항을 가까이 두고 있으며 지역발전과 지역항만으로서의 성공적인 항만이 되기 위해 갖추어야 될 조건들과 지역항만이 더욱 더 발전하기 위해서는 거점항만과 차별화되는 지역화주의 니즈를 파악하여 체계적으로 협력할 수 있는 시스템을 갖추어야 한다. 아울러 배후부지의 생산 특성과 수출품의 교역 특성에 맞는 경쟁력 있는 항로의 개설과 인근 지역항만과 거점항만간의 네트워크 강화가 필요하다. 특히 지역기업의 니즈에 맞는 특화된 배후단지의 개발, 비용경쟁력의 확보, 지역항만간 경쟁과 협력(co-opetition)이 필요하다.

따라서 본 연구에서는 거점항만과 다른 지역항만의 경쟁 속에서 울산 신항이 지역특성을 고려해 갖추어야 할 필요요건들을 중심으로 성공적인 지역항만이 되기 위한 전략 및 거점항만과 협력 관계를 통한 성공적인 지역항만으로서의 가능성을 중심으로 연구하고자 한다.

1.2 연구방법 및 범위

본 논문에서는 기존의 계량분석의 결과를 적극 활용하여 비교 검토하고 각 항만의 물동량을 비교 분석한 후 국내외 경쟁항만의 물동량 및 사례 분석을 통해 지역항만인 울산신항의 발전 방향을 물류비의 시뮬레이션을 통해 제시하고자 한다.

본 논문의 구성은 다음과 같다. 제 1장의 서론에 이어 제 2장에서는 울산항 관련 현황을 분석하고 제 3장에서는 울산항의 물동량을 분석하며, 4장에서는 울산신항의 인근 경쟁항만인 포항 영일신항과 비교분석한다. 5장에서는 4장에서 비교분석한 내용을 토대로 울산신항의 차별화 전략을 중심으로 울산신항의 발전방향을 제시하고 마지막 6장에서는 위의 내용들을 중심으로 결과를 도출하고, 향후 연구과제에 대해서 언급하고자 한다.

1.3 선행연구 고찰

지역항만으로서의 울산신항 발전전략과 관련된 연구 문헌들을 살펴본다.

김종창(2000)¹⁾은 환동해권의 지역적 특색과 동북아시아에서의 울산의 전략적 위치를 파악하고 주변국가의 현황과 개발 및 교류협력에 관하여 알아보며, 교류협력의 실태와 발전방향에 대한 울산의 참여방안과 새로운 역할에 대해 모색하였다.

김상철(2001)²⁾은 울산지역이 대륙과 해양의 연결지점이자 국제해상 물류수송의 기간라인으로서의 타 지역보다 비교우위에 있는지에 관한 분석과 개선방안 등 효과적인 유치방안에 대하여 파악하였다.

김효은(2003)³⁾은 국내외적인 해운 환경변화에 따라 동북아 주요 항만

1) 김종창, 환동해지역의 경제교류 활성화를 위한 울산의 역할에 관한 연구(2000)

2) 김상철, 울산 자유무역지역 유치방안에 관한 연구(2001)

3) 김효은, 한국 컨테이너 중심항만의 발전전략에 관한 연구(2003)

들과의 경쟁력을 비교분석하고 이를 토대로 한국의 항만이 동북아의 중심항만으로 발전할 수 있는 발전전략을 제시하였다.

김태원(2007)⁴⁾은 군장항과 함께 우리나라 서해안에 위치한 항만물동량의 크기와 이에 따른 경쟁품목을 분석하고, 경쟁항만에 대한 분석을 하여 군장항의 발전 방향을 제시하였다.



4) 김태원 외 4명, 군장항 일반화물 O/D에 관한 연구(2007)

제2장 울산항의 경제 환경 현황

2.1 울산경제현황⁵⁾

2.1.1 지역경제 현황

울산은 국가 전략적으로 개발된 계획도시로 인구와 면적은 각각 전국 대비 2.2%, 1.1%에 불과하나 수출액은 639억 5,200달러 규모로 국내 총 수출액의 17.2%를 차지하고 있으며 수입액은 552억 3,100달러 규모로 국내 총 수입액의 15.5%를 차지하는 우리나라의 최대 공업도시 중의 하나이며 1,707개의 광공업관련 업체를 보유하고 있는데 이는 전국 총 업체의 1.4%에 불과하지만, 종업원 규모는 14만 5,314명으로 전국 대비 5%를 차지하고 있으며 생산액은 117조 3,010억 원에 달해 전국 총 생산액의 12.8%를 차지하고 있다.



5) 「울산항 활성화를 위한 마케팅 강화방안 연구(KMI)」의 내용 발췌 및 정리

〈표 II-1〉 울산경제의 전국 비중 (2007년 기준)

구 분		단 위	전 국	울 산	비 중
인 구		천 명	50,034	1,113	2.2
면 적		㎢	99,720.39	1,057.26	1.1
광 공 업	업 체 수	개사	119,798	1,707	1.4
	종업원 수	명	2,925,955	145,314	5.0
	생 산 액	십억 원	915,224	117,301	12.8
무 역	수 출	백만 불	371,489	63,952	17.2
	수 입	백만 불	356,846	55,231	15.5
항만물동량		천 톤	1,093,479	168,652	15.4
금 용	예 금	십억 원	593,171	8,570	1.4
	대 출 금	십억 원	803,724	12,360	1.5
	어음교환액	십억 원	4,360,723	22,866	0.5
	부 도 율	%	0.11	0.13	0.02
소비자물가지수		2005=100	104.8	105.7	0.9
건 축 허 가		천㎡	151,054	5,309	3.5
국 세 징 수		억원	1,032,609	68,328	6.6
판매전력량		천MWH	368,605	22,740	6.2
자동차 등록대수		천 대	16,428	407	2.5

주: 국제징수 현황은 2006년도 기준임

자료 : 울산상공회의소, 2008 울산경제현황

2.1.2 경제활동 인구



2007년 기준으로 울산광역시의 경제활동 가능인구는 874천 명이며, 이중 경제활동 인구는 528천 명으로 경제활동 참가율은 60.4%이며, 2006년과 비교하였을 때 2007년도에는 약 1%의 증가를 보였으며, 실업률은 약 0.3% 감소한 것으로 나타났다. 전국 시도별 경제활동인구 현황을 살펴보면 울산광역시는 경제활동인구 및 취업자 수 측면에서 전국 평균보다 약 0.3%, 0.2% 낮은 수치를 나타내고 있다.

2.1.3 산업구조 현황

울산광역시의 산업구조는 비철금속, 석유화학, 자동차 및 조선 산업과 그 관련 산업이 큰 틀을 이루고 있으며, 산업별 종사자 기준으로 1차 산업 3.3%, 2차 산업 35.7%, 3차 산업 61%로 전형적인 공업도시의 특성을 나타내고 있다.

〈표 II-2〉 울산광역시 산업구조

계	농림어업	광공업 및 제조업	사회간접자본 및 기타서비스업
516 (100%)	17 (3.3%)	184 (35.7%)	315 (61.0%)

자료 : 울산광역시 통계연보 2008

울산광역시의 1차 산업 비중은 감소추세를 보이고 있으며, 2·3차 산업 비중은 소폭 증가추세를 보이고 있으며, 2·3차 산업의 점유비율 및 종사자는 증가를 보이고 있는 반면, 1차 산업은 종사자의 감소를 보이고 있다.

〈표 II-3〉 울산광역시 산업구조

구분	전 국				울산광역시			
	계	1차산업	2차산업	3차산업	계	1차산업	2차산업	3차산업
2000	21,156	2,243	4,310	14,603	437	19	166	252
2001	21,572	2,148	4,285	15,139	449	18	171	259
2002	22,169	2,069	4,259	15,841	473	17	183	279
2003	22,139	1,950	4,222	15,967	476	18	175	283
2004	22,558	1,825	4,306	16,427	489	18	179	292
2005	22,855	1,815	4,251	16,789	493	19	184	290

자료 : 울산광역시 통계연보 2008

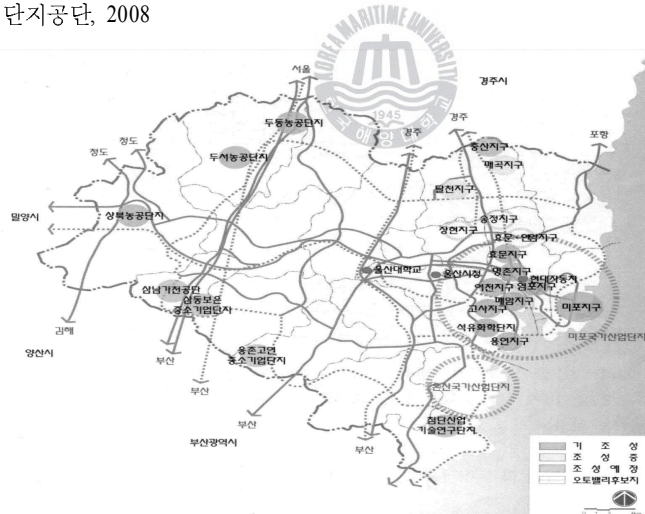
2.1.4 산업단지 및 조성현황

2007년 기준으로 울산광역시에는 국가산업단지 2개와 지방산업단지 1개, 농공단지 4개가 입지해 있다. 울산광역시의 산업단지 총 면적은 7만 4,208㎡이며, 입주업체는 1,022개사, 종업원 수는 약 10만 명으로 나타났다.

〈표 II-4〉 울산광역시 산업단지 지정 내역

구분	위 치	면적 (천㎡)	입주 업체수	종업원수 (명)
계	-	74,208	1,022	100,147
울산·미포 국가산업단지	성암, 여천, 용암, 효문, 미포동, 일원	48,055	629	85,616
온산 국가산업단지	온산읍 학남, 방도, 화산, 원산, 당월, 우봉, 덕신리 및 온양면 동상일 일원	24,996	232	9,939
매곡 지방산업단지	북구 매곡동 일원	562	51	432
상북농공단지	상북면 양등리 일원	139	10	1,049
두서농공단지	두서면 전읍리 일원	122	15	1,064
두동농공단지	두동면 전읍리 일원	70	4	302
달천농공단지	북구 달천동 일원	264	81	1,745

자료 : 한국산업단지공단, 2008



〈그림 II-1〉 울산광역시의 산업단지 현황도

울산광역시의 향후 산업단지 지정계획을 살펴보면, 신산업단지, 첨단산업기술연구단지 및 중소기업단지 9개 등 총 10,388km²를 계획 또는 개발 중에 있다.

〈표 II-5〉 울산광역시 산업단지 조성계획

구 분	위 치	조성면적 (km ²)	주요유치업종
계	-	10.373	-
신산업단지	울주군 온산읍 처용리일원	2.530	1차금속, 조립금속, 전지전자, 메카트로닉스, 생명공학산업
첨단산업단지 기술연구단지	온산읍 삼평 강양리 일원	2.699	대학, 연구시설, 창업보육시설, 배후주거단지, 생활편의시설, 업무지원시설, 하수처리장등
농소중산 중소기업단지	북구 증산동 일원	0.695	미포국가산업단지 지원부품업체 등
농소중소기업단지	북구 농소(매곡) 일원	0.114	미포국가산업단지 지원부품업체 등
상북양등중소기업단지	울주군 상북면 양등리 일원	0.742	운송장비, 전기, 전자 및 정밀기기, 신소재금속 등
삼동보은중소기업단지	울주군 삼동면 보은리 일원	0.234	조립금속, 전기, 기타제조업 등
웅촌고연중고기업단지	울주군 웅촌면 고연리 일원	0.8	조립금속, 전기, 기타제조업 등
삼남가천산단	울주군 삼남면 가천리 일원	1.250	비공해성 도시형공장 및 지방자원형공장
조일중소기업단지	울주군 산동면 조일리 일원	0.380	자동차관련부품, 금속제조
상천중소기업단지	울주군 산남면 상천리 일원	0.46	전지, 전자 기타제조업
신암중소기업단지	울주군 서생면 신암리 일원	0.330	농축산물 등 특화산업단지
상북농공단지	울주군 서생면 양등리 일원	0.139	자동차 관련부품, 금속열처리, 와이어로프 등

자료 : 울산광역시 통계연보 2008

2.2 울산항 시설현황⁶⁾

2008년 말 기준으로 울산항의 항만시설 현황을 살펴보면, 울산항 전체 안벽길이는 18,465m, 동시접안 척수는 101척, 하역능력은 51,167천 톤으로 나타났다.

〈표 II-6〉 울산항의 항만시설 현황

구분	총계	울산본항	온산항	미포항	울산신항
안벽길이(m)	18,485	9,845	5,079	210	1,400
척수	101	61	32	1	7
접안능력(천DWT)	3,708	2,068	1,457	20	163
하역능력(천톤)	51,167	34,513	12,677	529	3,448

자료 : 울산항만공사, 2009

주 : 안벽길이는 기타계류시설을 포함한 길이임

2.2.1 울산본항

울항본항은 국가에서 관리·운영하는 울산, 온산 공단의 지원기능은 물론 각종 일반화물을 취급하는 울산항의 가장 중요한 시설로써 안벽연장 약 11.6km에 325천 톤급 이하의 선박 61척이 동시접안 가능하다. 울산본항은 석탄부두와 9개 부두로 구성되어 있으며 배후 산업단지의 업체별로 해상 원유부이, 유류터미널, 자동차 및 양곡 부두 등 각종 전용부두가 설치되어 있다.

6) 「울산항 활성화를 위한 마케팅 강화방안 연구(KMI)」의 내용 발췌 및 정리

〈표 II-7〉 울산 본항 시설 및 하역능력 현황

구분	안벽연장 (m)	동시 접안 능력		하역능력 (천 톤)	주요취급화물
		척수	톤수 (DWT)		
울 산 본 항	합계	9,845	61	2,068,000	34,513
	소계	7,062	41	631,000	33,613
	석탄부두	270	1	40,000	1,134
	1부두	149	1	5,000	297
	2부두	602	3	40,000/20,000/ 5,000	2,068
	3부두	347	2	10,000×2	1,180
	4부두	322	2	20,000/5,000	1,184
	5부두	220	1	20,000	477
	6부두	390	4	30,000	3,545
	7부두	210	1	20,000	477
	8부두	375	1	20,000/10,000	1,052
	9부두	150	1	5,000	356
	일반부두	679	7	5,000×2/1,000×5	2,148
	SK1부두	260	2	5,000×2	-
	SK2부두	150	1	5,000	-
	용잡 1부두	143	1	3,000	597
	용잡 3부두	100	1	3,000	597
	양곡 부두	185	1	50,000	2,268
	가스부두	360	3	1,000/3,000/ 5,000	-
	자동차부두	830	3	40,000×3	13,378
	염포부두	570	6	30,000×2	2,023
	남화부두	150	2	30,000×2	-
	소계	2,783	20	1,437,000	
	UTT부두	80	1	40,000	900
	SK2부두	430	4	3,000×2/4,000/ 6,000	900
	SK3부두	130	1	35,000	-
	SK4부두	228	3	10,000/4,000×2	-
	SK5부두	798	5	2,000×2/4,000/ 5,000/15,000	-
	SK6부두	347	1	70,000	-
	SK7부두	370	1	130,000	-
	SK8부두	400	1	150,000	-
	SK부이(I)	1기	1	300,000	-
	SK부이(II)	1기	1	325,000	-
	SK부이(III)	1기	1	325,000	-

자료 : 울산항만공사

2.2.2 온산, 미포, 울산신항

온산항은 배후 온산국가단지의 산업지원항으로 배후 생산 공장의 심설 및 증설로 해상물동량이 증가하고 있고, 이에 따른 항만시설의 확충이 활발히 진행되고 있으며, 추가적인 항만시설의 개발계획이 필요한 것으로 나타났다.

미포항은 조선공업지원항만으로서 현대 중공업이 운영을 하고 있으며 조선기자재인 철재를 주로 처리하고 있다. DRY DOCK 9기를 비롯하여 의장 안벽 5km, 하역안벽 210m 있으며, 최대 100만 톤급의 선박건조 시설을 보유하고 있다.

울산신항은 모래부두, 일반부두, 컨테이너부두로 나누어져 있으며, 안벽길이는 총 1,400km이고, 모래, 잡화, 컨테이너를 처리하고 있다. 울산신항의 하역능력은 총 3,448천 톤까지 처리 할 수 있으며 컨테이너부두는 연간 48만 TEU를 처리하는 것으로 나타났다.



〈표 II-8〉 온산항 및 미포항의 시설 현황

구분		안벽연장 (m)	동시접안 능력		하역능력 (천 톤)	주요취급화물
			척수	톤수 (DWT)		
온 산 항	합계	5,079	32	1,457,000	1,2677 (17만TEU)	
	국유	소계	1,705	8	136,000	4,024
		온산1부두	270	1	20,000	884
		온산2부두	210	1	20,000	884
		온산3부두	230	1	20,000	884
		온산4부두	210	1	20,000	756
		정일컨부두	220	1	20,000(2천TEU)	17만TEU
		효성부두	240	1	30,000	616
		달포부두	325	2	3,000×2	-
	민유	소계	3,374	24	1,321,000	8,653
		동북부두	585	3	30,000/10,000×2	1,464
		S-Oil1부두	280	2	50,000/20,000	-
		S-Oil2부두	340	3	120,000/15,000 /5,000	
		S-Oil3부두	280	2	50,000/10,000	-
		S-Oil부이	1기	1	350,000	-
		석유공사부이	1기	1	300,000	-
		정일1부두	360	2	40,000/3,000	848
		정일2부두	256	2	40,000 / 20,000	1,507
		유화1부두	320	2	80,000 / 50,000	1,859
		유화2부두	275	2	10,000×2	1,115
		OTK부두	391	2	40,000 / 20,000	744
		태영호라이즌 부두	287	2	40,000 / 20,000	1,116
울산 신항	합계	1,400	7	163,000	3,448 (48만TEU)	
	모래 부두	140	1	3,000	1,452	모래
	신항 일란부두	340	2	20,000×2	1996	잡화
	신항 컨부두	920	4	30,000×4(2천 TEU×4)	48만TEU	컨테이너
미포항		210	1	20,000	529	철재

자료 : 울산항만공사

2.2.3 울산항의 시설수급 전망

울산항의 컨테이너 시설은 본항 6부두 2선석, 온산항 2선석을 확보하고 있으나 물동량 증가에 따른 현재의 하역능력에 한계와 6부두의 연약지반의 문제로 울산신항만지역에 4선석을 개발하고 있고 본항 6부두는 2009년까지 사용하고 기능을 신항만으로 이전할 예정이며, 이후 하역능력 8만 TEU(온산항 5부두)로 증가할 것으로 예측된다. 그리고 컨테이너 물동량은 지속적으로 증가하고 있으며, 현재 2000년 이후 연간 6%대의 지속적인 증가세를 보이고 있다. 반면에, 컨테이너 시설이 부족하고 배후단지 등 컨테이너 처리를 지원하는 전용부두시설이 부족하여 울산신항의 조기 부분개장이 시급한 실정이다.

〈표 II-9〉 울산항의 컨테이너 시설현황

부두명	계	울산'컨'터미널 울산본항 제6부두	정일울산'컨'터미널 온산항 제5부두	울산신항 '컨'터미널 (1-1단계)
접안능력	610M/3척	2척(3만톤,1만톤)	1척(2만톤)	4척(2만톤)
하역능력(천TEU)	240	160	80	510
하역장비	크레인 5대	하버크레인 3대	갠트리크레인 2대	갠트리크레인 3대
CY/CFS(천m ²)	258천m ² /1동 (3천m ²)	163천m ²	95천m ² /1동3천m ²	4,878m ²
컨테이너처리실적 (천TEU)	277	162	115	'09년 7월부터 운영

자료 : 국토해양부, 「전국 무역항 항만기본계획」, 2006. 12.

울산항의 항만시설확보율은 2007년 기준으로 91.6%이며, 컨테이너는 108.0%이다.

〈표 II-10〉 울산항의 시설수급 전망

구 분	2007	2011	2015	2020
총물동량	168,652	199,316	216,391	241,544
시설소요	56,819 (380)	65,963 (560)	73,866 (679)	88,887 (850)
하역능력	52,035 (410)	72,377 (650)	76,775 (650)	92,478 (890)
과부족	4,784 (30)	6,414 (90)	2,909 (-29)	3,591 (40)
시설확보율(%) (컨테이너)	91.6 (108.0)	109.7 (116.1)	103.9 (95.7)	104.0 (104.7)

주 : ()내는 컨테이너.

자료 : 국토해양부, 전국무역항 기본계획 수정계획, 2006.12. 및 KMI 제작성.

2.3 울산항 항만운영 현황⁷⁾

2.3.1 울산항 물동량 처리실적

울산항의 2007, 2008년 물동량을 비교해 보면, 외항화물 중 수입, 수출 화물은 각각 0.3%, 6.4% 늘어난 것으로 나타났으나, 환적 화물은 큰 폭으로 감소하여 -29.4%의 감소율을 보였다. 또한 연안화물도 88만 TEU(-4.1%)정도 감소한 것으로 나타났다.

2008년도 울산항의 비중은 2007년도와 비교했을 때 4.2% 증가하여 전국대비 15%를 차지하는 것으로 나타났다.

7) 울산광역시, 「울산항 인프라 비전21(2003)」의 내용 발췌 및 정리

〈표 II-11〉 울산항 물동량 처리실적 (2007, 2008년)

(단위 : 천톤)

구분		전년대비			전국항만대비			울산항 비중
		2007년	2008년	증감	2007년	2008년	증감	
외항화물	수입	91,017	91,286	0.3%	506,707	531,399	4.9%	17.2%
	수출	52,425	55,767	6.4%	216,124	221,522	2.5%	25.2%
	환적	3,615	2,551	-29.4%	139,692	141,773	1.5%	1.8%
연안		21,595	20,710	-4.1%	230,956	244,393	5.8%	8.5%
합계		168,652	170,314	1.0%	1,093,479	1,139,087	4.2%	15.0%

자료 : 울산항만공사

2.3.2 울산항 컨테이너 물동량

울산항은 2007년에 38만 TEU를 처리했으며, 2008년에는 40만 TEU를 처리하여 약 2만 TEU 물동량이 증가하였으며, 울산 본항의 경우는 약 3만7천 TEU가 증가했고, 온산항은 1만7천 TEU가 감소한 것으로 나타났다. 전국 컨테이너항만 대비 울산항의 컨테이너 비중은 2.2%로 울산항의 컨테이너 물동량 처리는 전국 대비 적은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 II-12〉 울산항 컨테이너 물동량 (전년대비)

(단위 : TEU)

구분	2007년			2008년			증감
	계	적	공	계	적	공	
총계	380,406	235,318	145,088	400,581	243,042	157,539	5.3%
본항	151,834	91,539	60,295	188,929	114,063	74,866	24.4%
온산항	228,572	143,779	84,793	211,652	128,979	82,673	-7.4%

자료 : 울산항만공사

〈표 II-13〉 울산항 컨테이너 물동량 (전국대비)

(단위 : 천TEU)

구분	2007년			2008년			증감
	계	적	공	계	적	공	
전국항	17,544	13,820	3,724	17,927	14,010	3,917	2.2%
울산항	380	236	114	401	243	158	5.5%

자료 : 울산항만공사

2.3.3 울산항 항만 배후부지 현황

전국 무역항 항만배후단지 개발 종합계획(2006. 12)의 울산항 배후단지 소요면적은 2020년 기준으로 1,451천㎡로 추정되었으나 지정면적은 456천㎡에 불과하여 항만배후단지가 절대적으로 부족한 실정이며, 현재 울산항 지역에는 항만배후단지가 전무한 실정이다.

온산국가산업단지의 추가지정, 신 산업단지의 지정 및 배후권역에 대규모 자유무역지역의 지정추진 등에 의한 신규물동량 및 기능 재배치에 따른 물동량 여건 등을 감안할 경우 항만물류기능을 수행할 수 있는 항만배후단지가 필요할 것으로 예상된다.



〈표 II-14〉 울산항 배후단지 수요추정

(단위: 천㎡)

구분		2011년	2015년	2020년
예측수요	복합물류시설	499	649	863
	지원시설	85	111	147
	공공시설	146	190	252
	소계	750	950	1,262
전략수요	마케팅수요	-	-	-
	준비수요	109	142	189
	소계	109	142	189
계		839	1,092	1,451

자료 : 전국 무역항 항만배후단지 개발 종합계획(2006)

전국 무역항 항만배후단지 개발 종합계획(2006)에 따르면 울산항의 배후단지 수요면적은 2011년 839천㎡, 2015년 1,092㎡, 2020년에는 1,451㎡로 계속 늘어날 것으로 예상되나 현재 개발계획이 없는 관계로 지정면적은 456㎡로 계속 정채할 것으로 예상된다.

〈표 II-15〉 울산항 배후단지 지정면적

(단위: 천㎡)

구분	2011년	2015년	2020년
수요면적	839	1,092	1,451
지정면적	456	456	456

자료 : 전국 무역항 항만배후단지 개발 종합계획(2006)



3. 울산항 물동량 분석

3.1 물동량 예측치 비교 분석

현재 울산항에서 컨테이너를 취급하는 부두는 온산항의 정일울산컨테이너터미널(주)(JUCT)과 울산신항 컨테이너터미널(UNCT)이 있다.

항만의 시설과 인프라 개선을 위해서는 무엇보다도 항만 이용의 수요를 예측하는 것이 중요하다. 이에 우리나라에서는 주기적으로 항만전체, 항만별로 물동량을 예측하고 있는바 여러 예측치(2001년, 2006년, 2009년)와 과거 울산항에서의 실제 컨테이너 처리량을 비교분석하여 차이를 도출하였다.

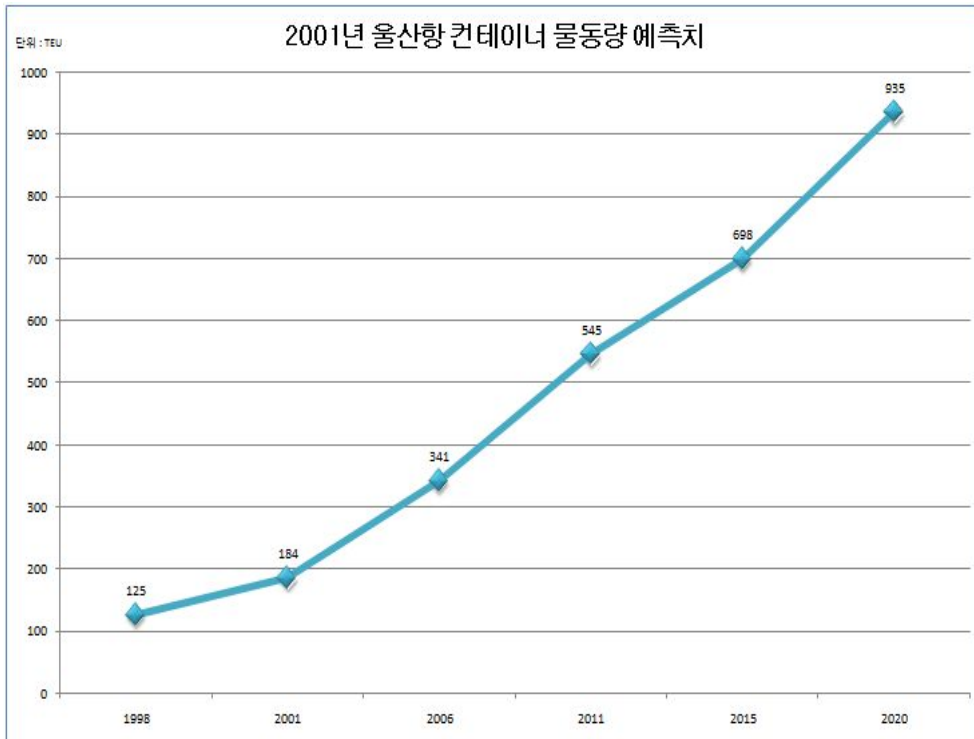
그 결과 2020년 기준 수출량이 53만 TEU, 수입량이 약 40만 TEU로 수출량이 수입량보다 13만 TEU정도 많을 것으로 예상되며 총 94만 TEU의 컨테이너가 울산항을 통해서 수출입될 것으로 예상되고 있다.

〈표 III-1〉 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2001)

단위 : 천TEU

	1998년	2001년	2006년	2011년	2015년	2020년
수입	62	89	166	235	302	403
수출	63	95	175	310	396	532
합계	125	184	341	545	698	935

자료 : 2001년 전국무역항 기본계획



〈그림 Ⅲ-1〉 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2001)

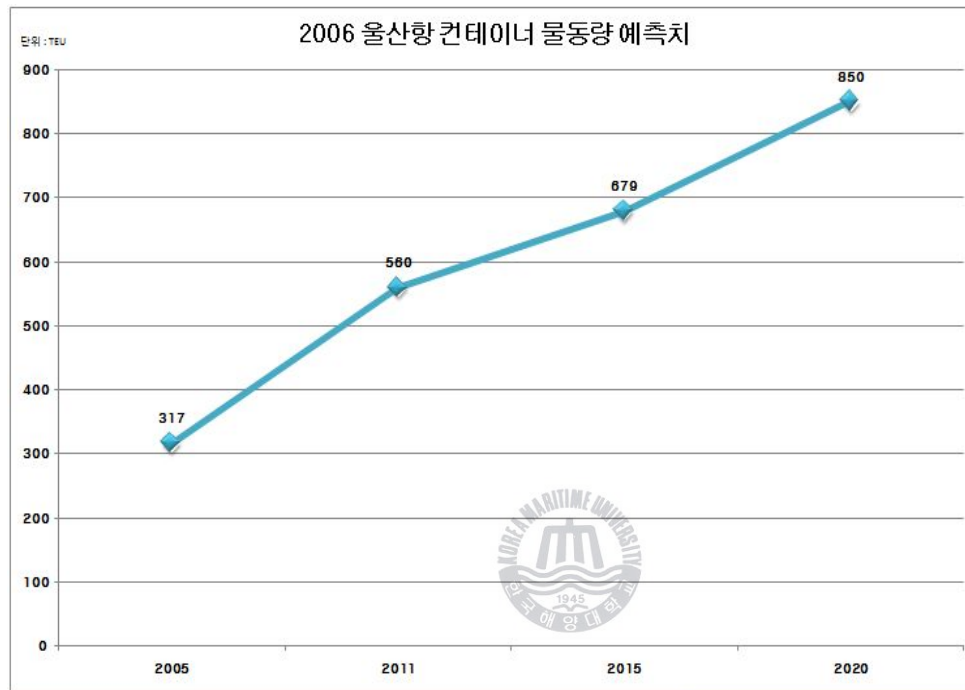
〈표 Ⅲ-1〉와 〈그림 Ⅲ-1〉에 나타난 바와 같이 2001년 전국무역항 기본 계획에서는 울산항의 컨테이너 물동량을 1998년 실제 처리량 125,829 TEU에 기초하여 2001년 184,000 TEU, 2006년 341,000 TEU, 2011년 545,000 TEU, 2015년 698,000 TEU, 2020년 935,000 TEU로 예측하였다. 하지만 실제 처리량은 2001년 276,537 TEU, 2006년 336,868 TEU로 2001년의 경우 예측치와 92,500 TEU의 차이를 보였다. 이는 잘못된 예측의 결과보다는 2000년 이후 중국항로의 활발한 교역과 구미 및 대구지역의 화주에 대한 포트세일즈(Port Sales) 결과라고 할 수 있다.

〈표 III-2〉 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2006)

단위 : 천TEU

	2005	2011	2015	2020
예측치	317	560	679	850

자료 : 2006년 제2차 수정계획



〈그림 III-2〉 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2006)

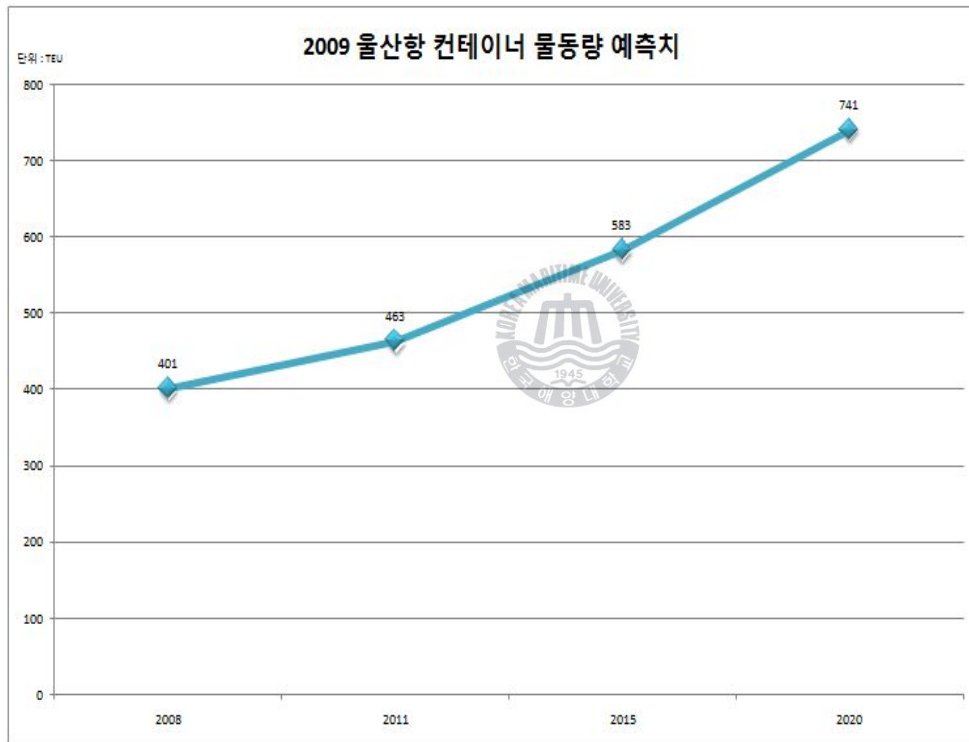
2001년 전국무역항 기본계획에 이어 2006년의 제2차 수정계획에서는 <표III-2>와 <그림III-2>에 나타난 바와 같이 울산항 컨테이너 물동량을 2005년 317,000 TEU, 2011년 560,000 TEU, 2015년 679,000 TEU, 2020년 850,000 TEU로 예측하였다. 수정계획에서는 2001년 전국무역항 기본계획에 비하여 2015년, 2020년의 울산항 물동량을 583,000 TEU, 741,000 TEU로 2001년 예측치보다 각각 96,000 TEU, 109,000 TEU 적게 예측하였다.

〈표 III-3〉 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2009)

단위 : 천 TEU

	2008년	2011년	2015년	2020년
수입	172	200	255	319
수출	201	231	287	368
환적	28	32	42	55
합계	401	463	583	741

자료 : 전국 항만물동량 예측 결과(KMI, 2009)



〈그림 III-3〉 울산항 컨테이너 물동량 예측치(2009)

최근 한국해양수산개발원에 의해 발표된 “전국 항만물동량 예측 결과”에 따르면 <표Ⅲ-3>와 <그림Ⅲ-3>에 나타난 바와 같이 울산항 컨테이너 물동량은 2008년 실제 처리량 400,581TEU에 기초하여, 2011년 463,000 TEU, 2015년 583,000 TEU, 2020년 741,000 TEU로 예측하였다.

위 세 개의 예측치를 기초로 하여 그래프를 그려보면 아래 <그림Ⅲ-4>와 같다.

세 개의 예측치 중 2001년의 예측치의 기울기가 가장 가파르고, 2009년의 기울기가 가장 완만함을 볼 수 있다. 이는 2001년 예측치에서는 울산항 물동량의 급속한 증가를 예상했다고 할 수 있다. 실제물동량은 2001년의 예측치보다 더 가파른 상승세를 보여주고 있으며, 이런 차이를 고려해서 2006년의 수정물동량 예측치가 만들어지게 되었다.

2006년에서 2008년 사이 실제물동량 기울기는 2006년 기울기보다 더 완만하게 나타났다. 이는 울산항이 2003년 30만 개를 넘긴 이후 경기 침체의 장기화 여파로 2004년과 2005년에는 30만~31만 개에 그친 것이 그 주된 이유이며, 지속적인 물동량 유치 활동으로 2006년부터 다시 물동량 증가세가 유지되고 있음을 그림에서 확인할 수 있다.





〈그림 III-4〉 울산항 컨테이너 물동량 예측치 비교(2001, 2006, 2009)



3.2 울산항 물동량 특성 분석

3.2.1 국가별 물동량 수출입 비중

울산항의 국가별 해상수출화물의 총계를 살펴보면 2002년부터 2007년까지 그렇게 큰 발전을 보이지 못한 것으로 나타난다. 특히 2006년에는 전년대비 15%에 달하는 물동량의 감소로 인해 급격한 감소세를 나타내었다. 하지만 2007년에 2005년 수준을 회복한 것을 볼 수 있다. 가장 큰 물동량을 차지하는 국가는 중국으로 2002년 전체 물동량 중 32%를 기점으로 2003년 36%, 2004년 45%, 2005년 48%의 성장세를 이어가다 2006년 40%, 2007년에 42%의 비중을 차지하는 것을 볼 수 있다. 홍콩항의 경우 2002년에서 2004년까지 20%이상의 물동량 비율을 유지하다 2005년도에 17%, 2006년 11%, 2007년 14%의 비중으로 2000년 초반에 비해 물동량 점유율이 떨어졌음을 알 수 있다. 인도네시아의 경우는 2002년 9%를 기점으로 2003년 8%, 2004년 6%, 2007년 4% 등 급격한 물동량 하락세를 볼 수 있는 반면, 일본의 경우는 7~9%대의 꾸준한 비중을 차지하고 있음을 볼 수 있다. 대만 및 베트남의 경우 물동량의 비중이 5%대에서 머물러 있음을 볼 수 있다.



〈표 III-4〉 울산항 수출입화물의 이동경로 분석



울산항에 수입되는 컨테이너를 살펴보면 2002년에 일본 43%, 홍콩 30%, 중국 9% 정도의 비율로 수입되고 있는 것을 볼 수 있다. 하지만 2003년에는 일본, 홍콩은 감소하고 중국이 소폭 상승하였다. 2004년의 경우는 일본의 하락세가 두드러지고 중국의 성장세는 눈에 띄게 두드러짐을 알 수 있다. 하지만 2005년의 경우는 일본의 반전세와 함께 홍콩의 급락으로 인해 중국과 수입량이 거의 비슷해지는 현상이 나타난다. 2006년에는 중국의 급락이 특이한 점이라 볼 수 있다. 중국의 물동량이 인천과의 무역량보다 작아진 점과 함께 일본과 홍콩의 물동량이 소폭 상승한 것을 알 수 있다. 2007년의 경우는 중국 무역량의 소폭 증가와 함께 일본과 홍콩의 비중이 상대적으로 떨어졌음을 볼 수 있다.

울산항에 수출 컨테이너를 살펴보면 2002년 중국 32%, 홍콩 22%, 일본 9%정도임을 볼 수 있다. 2004년도에는 중국의 비중이 46%로 약진한 것이 특징으로 볼 수 있으며, 2005년까지 중국의 비중이 상승함과 동시에 홍콩과 일본은 하락세를 면치 못함을 알 수 있다. 2006년에는 일본의 물동량이 인도네시아에 밀려났고, 이러한 추세는 2007년까지 이어짐을 알 수 있다.

수출화물을 살펴보면 전체적으로 2002년부터 2006년까지는 감소하는 추세를 보였으나 2007년부터는 다시 상승세로 돌아섰으며, 세부적으로 살펴보면 홍콩과 인도네시아의 수출 감소세와 베트남의 2006년, 2007년 수출 증가세가 눈에 띄게 나타났다.

또한 수출화물 중 40%정도는 중국과의 교역에서 나타나고 있음을 알 수 있었다. 울산항의 주 수출품목이 철강금속제품이나 기계류 등인 것으로 보아 이것이 최근 중국의 급속한 경제성장과도 연관이 있음을 추정할 수 있다.

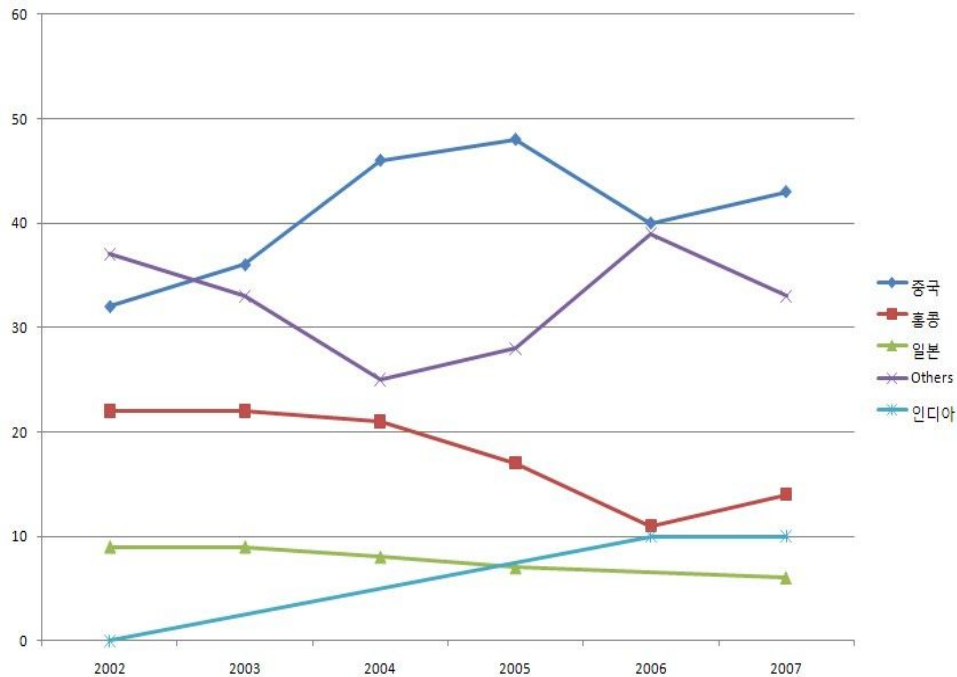
수출환적화물을 살펴보게 되면 2002년에는 물동량이 전혀 없었으나 2003년을 시작으로 급속하게 성장하면서 2007년 기준 전체 물동량의 3% 정도를 차지하게 되었다. 그러나 국가를 보면 특별한 추세성이나 연속성은 나타나지 않고 있다.

〈표 III-5〉 울산항 국가별 해상 수출화물

단위 : TEU

도착국	화물구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
총계	수 출	150,269	154,045	138,727	141,915	123,022	142,000
	수출환적	-	685	800	1,934	1,617	4,000
	소 계	150,269	154,730	139,527	143,849	124,639	146,000
중국	수 출	47,816	55,896	63,414	68,678	49,728	61,736
	수출환적	3	63	11	31	-	105
	소 계	47,819	55,959	63,425	68,709	49,728	61,841
홍콩	수 출	32,963	34,044	29,408	23,756	14,144	19,906
	수출환적	-	-	226	381	-	-
	소 계	32,963	34,044	29,634	24,137	14,144	19,906
인도네시아	수 출	12,999	12,828	7,857	7,868	7,204	5,371
	수출환적	2	4	1	-	40	-
	소 계	13,001	12,832	7,858	7,868	7,244	5,371
일본	수 출	13,127	13,548	11,145	9,340	9,771	12,387
	수출환적	-	4	-	736	736	130
	소 계	13,127	13,552	11,145	10,076	10,508	12,607
태국	수 출	3,858	5,353	4,483	6,222	5,290	5,529
	수출환적	-	157	5	256	-	-
	소 계	3,858	5,510	4,488	6,478	5,290	5,529
대만	수 출	9,236	5,784	4,783	4,771	7,206	8,091
	수출환적	-	-	-	72	-	19
	소 계	9,236	5,784	4,783	4,843	7,206	8,110
베트남	수 출	3,350	3,366	2,718	2,347	1,692	6,464
	수출환적	26	50	4	107	-	114
	소 계	3,376	3,416	2,722	2,454	1,692	6,578
기타	수 출	26,917	23,226	14,915	18,929	27,984	21,876
	수출환적	6	407	737	761	852	48
	소 계	26,923	23,633	15,652	19,690	28,835	21,809

자료 : 부산발전연구원, 2008년 항만·공항 물류자료집



〈그림 III-5〉 주요 수출 국가별 변동 사항

다음 그림은 울산항의 주요 수출 국가를 그래프로 나타낸 것이며, 이를 보면 중국이 다른 국가에 비해 비중이 높다는 것을 알 수 있다. 중국과 홍콩은 2006년 이후 반등하여 다시 상승세를 보이고 있다.

일본의 경우는 급격하지는 않지만 꾸준한 하락세를 보이고 있고, 미래에 성장가능성이 높은 국가 중의 하나인 인도는 꾸준한 성장세를 보이고 있다.

수입화물을 살펴보면 2003년을 기점으로 하락세를 이어오다 2007년에 반등하는 형세를 띄고 있다. 약 40% 전후를 차지하여 가장 많은 비중을 차지하는 일본의 경우 50,000 TEU 이상을 처리하던 2003년 이후 40,000 TEU 전후를 맴도는 형세를 띄는 것을 알 수 있다. 물동량에서 2위를 차지한 홍콩의 경우에는 2004년까지는 어느 정도 물동량을 유지하다가 2005년에 급락하는 모습을 볼 수 있다. 2002년과 2004년까지는 30%에 육박하는 점유율을 나타내었으나 2005년 이후 10%대로 급감하는 모습을

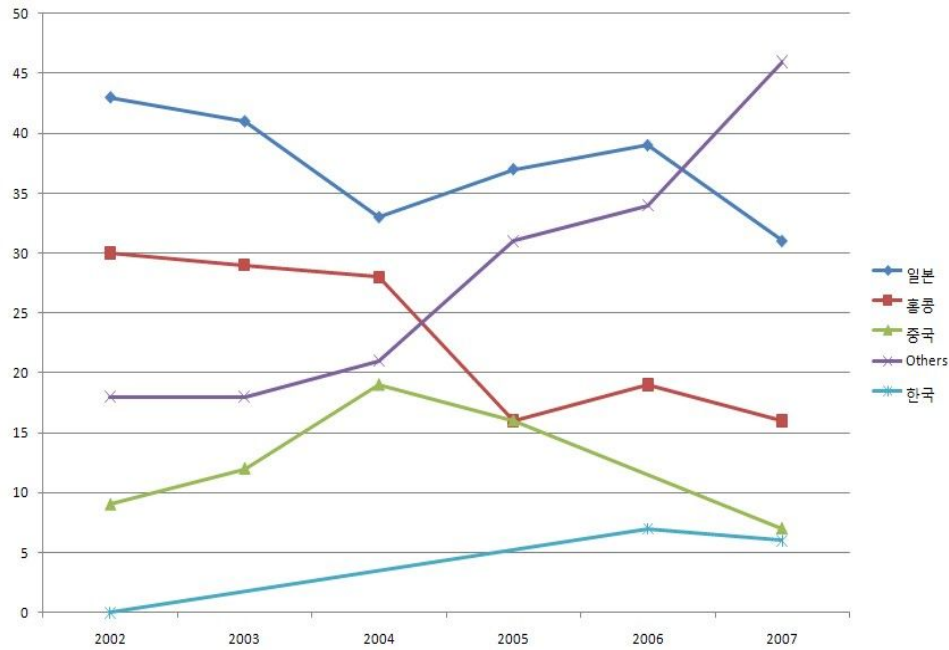
나타내었다. 인도네시아의 경우 5~9%를 맴도는 양상을 나타내었으며 말레이시아, 싱가포르, 베트남의 경우 5% 미만으로 적은 비중을 차지하였다.

〈표 III-6〉 울산항 국가별 해상 수입화물

단위 : TEU

도착국	화물구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
총계	수입	131,277	142,002	124,883	113,765	94,003	118,000
	수입환적	-	720	712	1,627	904	-
	소계	131,277	142,722	125,595	115,392	94,907	118,000
중국	수입	11,206	17,120	23,598	18,226	5,831	7,849
	수입환적	24	32	180	136	24	-
	소계	11,230	17,152	23,778	18,362	5,855	7,849
홍콩	수입	39,488	41,832	34,410	18,765	18,005	19,053
	수입환적	66	68	186	235	-	48
	소계	39,554	41,900	34,596	19,000	18,005	19,101
인도네시아	수입	7,265	10,791	3,838	3,396	6,230	10,276
	수입환적	1	3	-	742	744	248
	소계	7,266	10,794	3,838	4,138	6,974	10,524
일본	수입	56,094	57,581	40,997	42,063	37,130	41,500
	수입환적	2	404	5	-	2	-
	소계	56,096	57,985	41,002	42,063	37,132	41,500
말레이시아	수입	5,119	5,078	4,864	2,312	5,164	6,006
	수입환적	3	-	3	6	-	-
	소계	5,122	5,078	4,867	2,318	5,164	6,006
싱가포르	수입	2,947	2,196	2,770	2,112	2,389	2,794
	수입환적	-	-	-	-	-	-
	소계	2,947	2,196	2,770	2,112	2,389	2,794
베트남	수입	2,246	678	1,195	1,311	1,423	5,280
	수입환적	-	-	-	-	-	7
	소계	2,246	678	1,195	1,311	1,423	5,287
기타	수입	6,912	6,726	13,211	25,580	17,831	25,242
	수입환적	1	253	592	900	147	103
	소계	6,911	6,978	13,802	26,478	17,978	7,036

자료 : 부산발전연구원, 2008년 항만·공항 물류자료집



〈그림 III-6〉 주요 수입 국가별 변동 사항

수입화물의 물동량을 그림으로 나타내었을 때 주요 수입국가 중 하나인 중국의 하락세가 2004년 이후 지속된 것을 볼 수 있고 홍콩 역시 2004년 이후 급격히 하락하기 시작했다.

일본의 경우는 2004년까지 지속되어 오던 하락세가 다시 반전하였으나 2006년을 기점으로 다시 하락하였으며 주요 국가가 아닌 타 국가에서의 수입량이 급속히 늘어나고 있는 것을 눈으로 확인할 수 있다.

3.2.2 울산항 국내 권역별 물동량

국내 권역별 물동량을 살펴보면 전체 물동량의 대부분이 경상도에 집중되어 있음을 알 수 있다. 가장 많은 물동량을 나타내는 경남의 경우 2002년 77%를 기점으로 2003년 80%, 이후 무난한 증가세를 가지며 2007년 87%의 비중을 차지하였다. 비록 2006년에는 점유율에서 잠시 주춤하기는 했으나 2007년에 큰 폭으로 증가하였음을 볼 수 있다. 경북의 경우 2002년 14%를 시작으로 2006년 12%까지 매년 10% 이상의 비중을 차지하고 있었으나 2007년 급격한 감소로 인해 5%에 못 미치는 결과를 보이고 있으나 이에 반해 서울의 경우 2~3%대를 유지하던 2006년과는 달리 2007년에는 5%를 넘기며 소폭 상승하는 모습을 볼 수 있었다.

기타지역들의 경우 평균 1% 미만의 물동량을 나타내고 있어 국한된 지역에 편중된 모습을 볼 수 있었다.



〈표 III-7〉 울산항 국내 권역별 수출입화물

단위 : TEU

권역	화물구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
총계	수 출	146,934	149,852	136,034	137,212	119,931	139,551
	수 입	33,255	32,778	29,014	22,807	13,729	14,090
	소 계	180,189	182,629	165,048	160,019	133,660	153,602
서울	수 출	3,111	2,886	2,131	2,074	2,922	6,677
	수 입	2,133	2,476	2,281	2,237	1,588	1,232
	소 계	5,244	5,362	4,412	4,311	4,510	7,909
부산	수 출	440	120	154	152	128	153
	수 입	676	597	541	528	405	97
	소 계	1,116	717	695	680	532	250
인천	수 출	16	202	30	8	15	157
	수 입	16	199	1,525	648	11	55
	소 계	32	401	1,555	656	26	212
경기	수 출	2,412	2,141	842	519	408	285
	수 입	1,932	1,851	1,118	957	319	1,029
	소 계	4,345	3,992	1,960	1,476	726	1,314
강원	수 출	2	2	6	10	-	-
	수 입	-	-	-	-	-	-
	소 계	2	2	6	10	-	-
충북	수 출	110	137	177	16	4	591
	수 입	236	60	44	232	220	242
	소 계	346	197	221	248	224	833
충남	수 출	2,497	585	919	587	709	771
	수 입	916	1,204	353	148	16	45
	소 계	3,413	1,789	1,272	735	725	816
전북	수 출	32	70	32	30	-	64
	수 입	4	-	49	39	9	55
	소 계	36	70	81	69	9	119
전남	수 출	17	49	32	5	22	8
	수 입	5	3	11	5	17	17
	소 계	22	51	43	10	39	25
경북	수 출	15,214	15,132	10,381	11,978	12,384	4,750
	수 입	10,929	8,795	6,379	6,243	3,907	2,460
	소 계	26,143	23,927	16,760	18,221	16,292	7,210
경남	수 출	123,083	128,528	121,331	121,833	103,338	126,056
	수 입	16,408	17,594	16,712	11,769	7,238	8,858
	소 계	139,491	146,122	138,043	133,603	110,576	134,913

자료 : 부산발전연구원, 2008년 항만·공항 물류자료집

3.2.3 울산항 품목별 물동량

울산항의 품목별 물동량의 경우, 가장 큰 비중을 차지하는 품목은 화학공업제품이었다. 2002년 41%, 2003년 40%을 나타내었으며 비록 2006년 34%, 2007년 35%로 비중이 떨어지기는 하였으나 가장 많은 비중을 차지하는 것에는 변화가 없었다.

철강금속제품의 경우는 2002년 7%를 비롯하여 2004년 6%, 2007년 9% 등 10%에 근접한 수치로 꾸준하게 유지한 것을 알 수 있다. 기계류의 경우 가장 뚜렷이 나타나는 증가추세를 볼 수 있다. 2002년에는 4.9%대였으나 2004년 6%, 2005년 11%를 기록하였으며 2006년과 2007년에는 소폭 하락하였으나 2002년 대비 상승한 것을 알 수 있다.

농수산물의 경우 3%대에서 꾸준함을 볼 수 있으나, 석유류의 경우 2%대에서 1%대로 소폭 하락함을 볼 수 있다.



〈표 III-8〉 울산항 품목별 수출입화물

단위 : TEU

품목	화물구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
총계	수 출	150,269	154,045	138,727	141,915	123,022	142,000
	수 입	131,277	142,002	124,883	113,765	94,003	118,000
	소 계	281,546	296,047	263,610	255,680	217,025	260,000
광산물	수 출	997	1,057	880	653	897	887
	수 입	1,434	1,019	1,496	1,562	477	950
	소 계	2,431	2,076	2,376	2,215	1,374	1,837
기계류	수 출	12,467	13,114	14,976	27,420	20,315	19,700
	수 입	1,254	1,464	1,455	1,241	964	1,229
	소 계	13,721	14,578	16,431	28,661	21,279	20,929
농림수산물	수 출	5,437	6,751	5,393	5,408	6,421	8,483
	수 입	1,547	2,046	2,031	1,450	1,409	900
	소 계	6,984	8,797	7,424	6,858	7,830	9,383
생활용품	수 출	413	351	616	206	156	47
	수 입	287	916	1,419	837	44	116
	소 계	700	1,267	2,035	1,043	200	163
섬유류	수 출	4,286	4,262	1,610	974	857	2,105
	수 입	1,778	955	872	553	697	556
	소 계	6,064	5,227	2,482	1,527	1,554	2,661
잡제품	수 출	6	10	7	-	8	-
	수 입	1	24	-	-	-	-
	소 계	7	34	7	-	8	-
전자전기제품	수 출	4,923	4,495	2,673	6,812	5,658	716
	수 입	2,827	2,678	1,979	1,636	728	486
	소 계	7,750	7,173	4,652	8,448	6,386	1,202
철강금속제품	수 출	18,650	17,726	13,563	16,207	18,471	21,052
	수 입	1,680	2,420	1,806	1,532	1,342	2,256
	소 계	20,330	20,146	15,369	17,739	19,813	23,308
플라스틱 고무 및 가죽제품	수 출	1,219	900	995	647	558	837
	수 입	4,478	4,550	4,728	2,548	776	1,007
	소 계	5,697	5,450	5,723	3,195	1,334	1,844
화학공업제품	수 출	98,537	101,186	95,321	78,883	66,590	85,527
	수 입	17,967	16,696	13,227	11,449	7,260	6,589
	소 계	116,504	117,882	108,548	90,332	73,850	92,116
기타	수 출	3,334	4,193	2,693	4,705	3,091	2,646
	수 입	98,024	109,224	95,870	90,957	80,306	103,911
	소 계	101,358	113,417	98,563	95,662	83,397	106,557

자료 : 부산발전연구원, 2008년 항만·공항 물류자료집

〈표 III-9〉 울산항 품목별 수출입화물 비중

단위 : %

품목	화물구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
광산물	수출	0.66	0.69	0.63	0.46	0.73	0.62
	수입	1.09	0.72	1.20	1.37	0.51	0.81
	소계	0.86	0.70	0.90	0.87	0.63	0.71
기계류	수출	8.30	8.51	10.80	19.32	16.51	13.8
	수입	0.96	1.03	1.17	1.09	1.03	1.04
	소계	4.87	4.92	6.23	11.21	9.80	8.05
농림수산물	수출	3.62	4.38	3.89	3.81	5.22	5.97
	수입	1.18	1.44	1.63	1.27	1.50	0.76
	소계	2.48	2.97	2.82	2.68	3.61	3.61
생활용품	수출	0.27	0.23	0.44	0.15	0.13	0.03
	수입	0.22	0.65	1.14	0.74	0.05	0.10
	소계	0.25	0.43	0.77	0.41	0.09	0.06
섬유류	수출	2.85	2.77	1.16	0.69	0.70	1.48
	수입	1.35	0.67	0.70	0.49	0.74	0.47
	소계	2.15	1.77	0.94	0.60	0.72	1.02
잡제품	수출	0.00	0.01	0.01	-	0.01	-
	수입	0.00	0.02	-	-	-	-
	소계	0.00	0.01	0.00	-	0.00	-
전자 전기제품	수출	3.28	2.92	1.93	4.80	4.60	0.50
	수입	2.15	1.89	1.58	1.44	0.77	0.41
	소계	2.75	2.42	1.76	3.30	2.94	0.46
철강 금속제품	수출	12.41	11.51	9.78	11.42	15.01	14.83
	수입	1.28	1.70	1.45	1.35	1.43	1.91
	소계	7.22	6.81	5.83	6.94	9.13	8.96
플라스틱 고무 및 가죽제품	수출	0.81	0.58	0.72	0.46	0.45	0.59
	수입	3.41	3.20	3.79	2.24	0.83	0.85
	소계	2.02	1.84	2.17	1.25	0.61	0.71
화학 공업제품	수출	65.57	65.69	68.71	55.58	54.13	60.23
	수입	13.69	11.76	10.59	10.06	7.72	5.58
	소계	41.38	39.82	41.18	35.33	34.03	35.43
기타	수출	2.22	2.72	1.94	3.32	2.51	1.86
	수입	74.67	76.92	76.77	79.95	85.43	88.06
	소계	36.00	38.31	37.39	37.41	38.43	40.98
총계	수출	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	수입	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	소계	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

3.3 글로벌 및 국내 배후지 지수

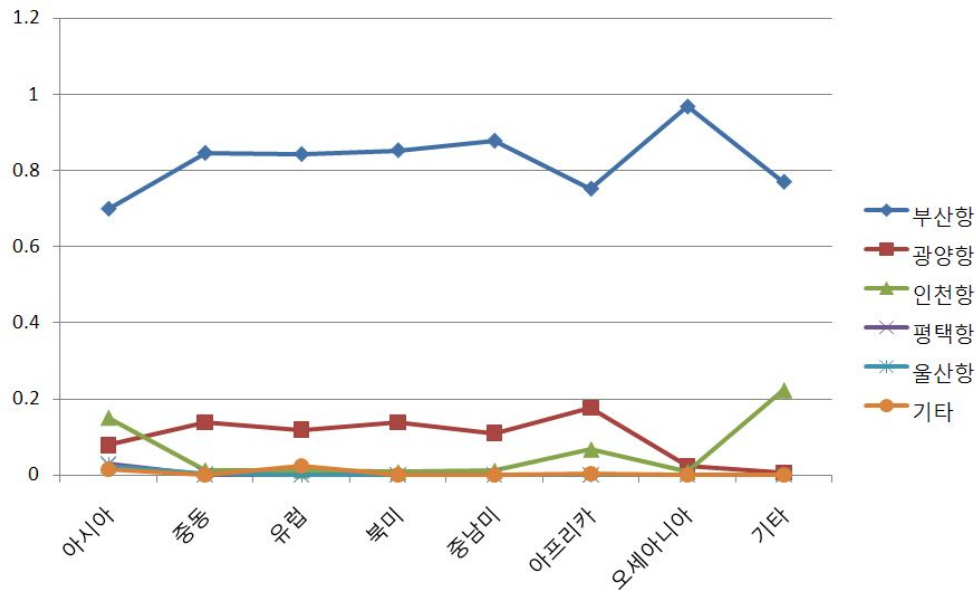
8)글로벌 지수로서 대륙별 수출입화물(환적화물 포함)의 비중을 도출하였다. 즉, 대륙별 총 화물량에서 차지하는 각 항만의 대륙별 화물량의 비중을 도출한다. 울산항의 경우 아시아에서만 0.025를 나타내었을 뿐 중동 0.002, 유럽 0.001 등 극히 적은 부분에서만 비중을 차지하였으며, 이에 반해 부산항의 경우 아시아, 아프리카 및 기타 권역을 제외하고 지수가 0.8 이상을 차지하고 있음을 알 수 있다. 광양항의 경우 지수가 0.1 수준으로 글로벌화 초기 단계로 볼 수 있으나, 인천항의 경우 아시아 권역 지수만 0.1 이상으로 나타나서 지역적 범위에 한정되는 것으로 나타났다.

〈표 III-10〉 글로벌 지수 (2007년)

	부산항	광양항	인천항	평택항	울산항	기타
아시아	0.699	0.079	0.151	0.030	0.025	0.015
중동	0.846	0.139	0.013	0.000	0.002	0.000
유럽	0.843	0.119	0.013	0.000	0.001	0.024
북미	0.853	0.138	0.008	0.000	0.000	0.000
중남미	0.878	0.110	0.012	0.000	0.000	0.000
아프리카	0.752	0.176	0.068	0.000	0.000	0.004
오세아니아	0.968	0.023	0.009	0.000	0.000	0.000
기타	0.770	0.006	0.223	0.000	0.001	0.000

자료 : 우리나라 컨테이너항만 특성분석, 김병홍(2009)

8) 김병홍, “우리나라 컨테이너항만 특성분석. 2009”



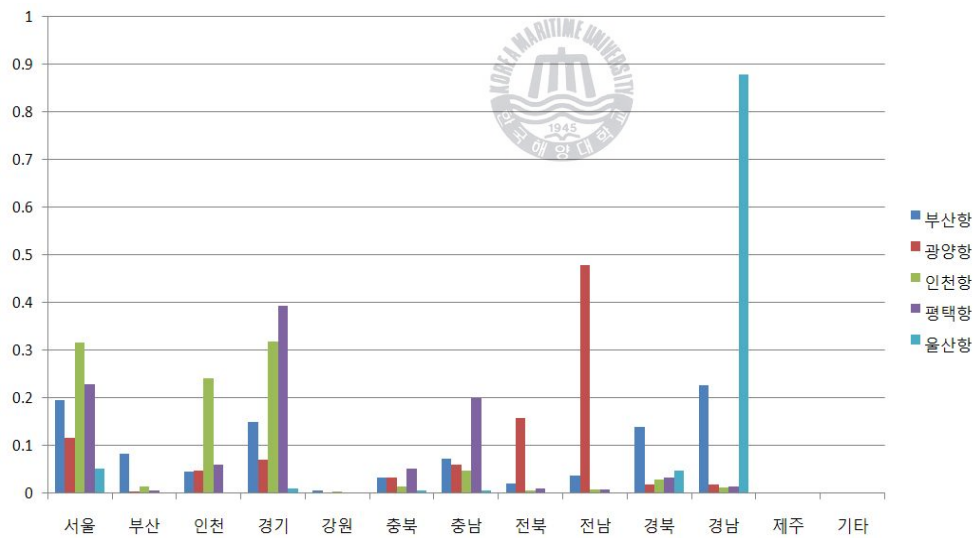
〈그림 III-7〉 글로벌 지수(2007)

배후지 지수는 서울, 부산 등 13개 권역으로 구분하여 각 항만별 총 물동량 대비 각 권역 물동량 비율을 도출하였다. 울산항의 경우 경남에서 0.878이라는 높은 비중을 나타내었으며 서울 0.051, 경북 0.047의 순으로 나타내었다. 부산항의 경우 자체 배후지라고 할 수 있는 부산 및 경남 권역 비중이 0.309이며 그 외 권역 비중이 비교적 고르게 분포되어 있다. 그러나 부산항을 제외한 나머지 항을 살펴보면, 광양항의 경우 전남과 전북 비중이 0.636, 인천항의 경우 인천, 경기, 서울 권역의 비중이 0.873, 평택항의 경우 동일 권역 비중이 0.68 등으로 나타나서 항만 인근 배후지가 주 시장임을 알 수 있다.

〈표 III-11〉 배후지 지수 (2007년)

	부산항	광양항	인천항	평택항	울산항
서울	0.195	0.116	0.315	0.229	0.051
부산	0.083	0.003	0.013	0.005	0.002
인천	0.045	0.047	0.240	0.059	0.001
경기	0.149	0.070	0.318	0.392	0.009
강원	0.005	0.000	0.003	0.002	0.000
충북	0.033	0.032	0.013	0.052	0.005
충남	0.071	0.060	0.046	0.198	0.005
전북	0.019	0.157	0.005	0.009	0.001
전남	0.036	0.479	0.008	0.008	0.000
경북	0.139	0.017	0.029	0.033	0.047
경남	0.226	0.018	0.011	0.013	0.878
제주	0.001	0.000	0.000	0.000	0.000
기타	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

자료 : 우리나라 컨테이너항만 특성분석, 김병홍(2009)



〈그림 III-8〉 배후지 지수(2007)

4장 울산신항 인근 경쟁 항만의 발전 전략 분석

본 장에서는 울산신항과 비슷한 시기에 개장을 하고, 경북, 경남 권역을 중심으로 하고 있는 포항 영일신항의 현황들을 살펴보고, 울산신항과의 비교분석을 통해 울산신항의 발전방향을 제시하고자 한다.

4.1 포항 영일신항 현황

포항 영일신항은 2005년 8월에 컨테이너 4선석 공사 착공을 시작하여 2009년 8월에 컨테이너 터미널 준공과 함께 운영을 개시하였다.

영일신항은 21세기를 대비한 환동해권 국제교역 중심 거점항만을 기본 목표로 하였다.

영일신항의 시설현황을 살펴보면, 안벽길이는 총 1,000m, 총 면적 600,000 m², 컨테이너 야드 적재용적 35,000 TEU, 연간 처리능력은 515,000 TEU로 나타났다.

〈표 IV-1〉 영일신항 시설현황

구분	규격
안벽길이(m)	1,000
수심(m)	12~15
총면적(m ²)	600,000
컨테이너 야드 적재용적(TEU)	35,000
냉동컨테이너 블록(Receptacles)	480
위험물컨테이너 블록(TEU)	620
CFS(m ²)	6,780
게이트	7
연간처리용적(TEU)	515,000

자료 : 포항영일신항만(주)



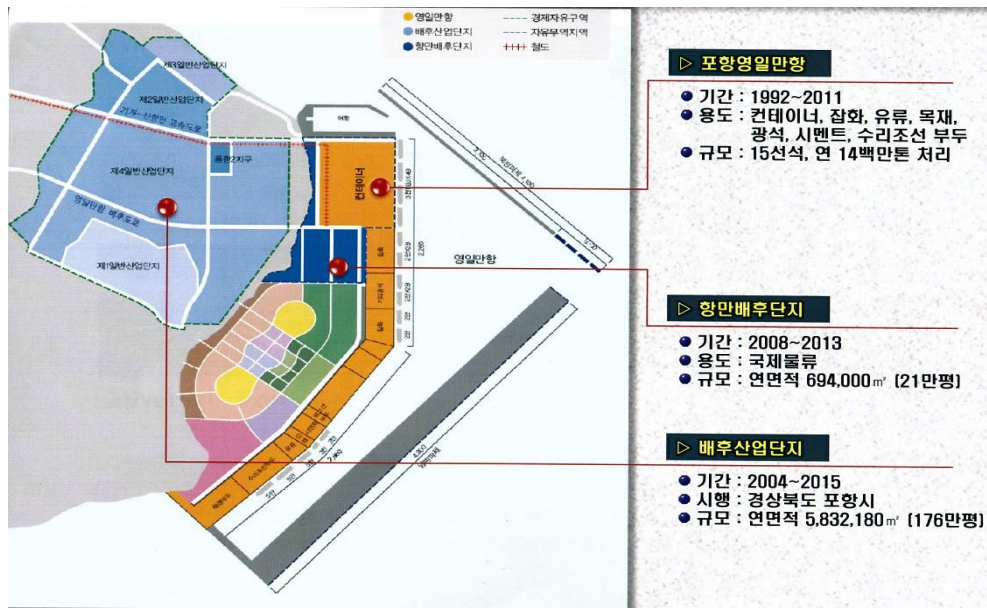
〈그림 IV-1〉 영일신항 시설현황

영일신항의 하역장비 현황은 현재 사용 중인 RTGC는 2기, RMGC는 5기 등으로 2014년까지 하역장비의 수를 늘릴 계획을 가지고 있다.

〈표 IV-2〉 영일신항 하역장비 현황

구분	수량			합계
	'09	'12	'14	
RMQC	2	1	1	4
RTGC	5	6	4	15
야드트랙터	8	5	11	24
야드샤시	16	13	19	48
리치스태커	1	1	-	2
탑 핸들러	1	1	-	2
포크리프트	2	1	1	4

자료 : 포항영일신항만(주)



〈그림 IV-2〉 영일신항 개발계획

영일신항만의 경우 기본이 되는 영일신항과 함께 배후산업단지를 함께 조성, 입주를 통한 기본물동량 및 부가가치 창출을 위해 준비하고 있다. 지역항만으로 그렇게 큰 규모는 아니지만 부산신항과의 연계 등을 통해 입지를 다지고자 하는 의지가 엿보인다.

4.2 경쟁 항만의 마케팅 전략 비교

본 절에서는 우리나라의 대규모 항만과 지역 중소항만들의 마케팅 사례를 비교하여 울산신항과의 차이점에 대해 살펴본다.

4.2.1 대규모 항만 (부산항 등)

(1) 부산항

부산항은 국내 최대의 항만으로서 우리나라의 전체 컨테이너 물동량의 약 80% 이상을 처리하고 있는 최대의 항만이며, 2008년도 기준 세계 5위의 컨테이너 처리실적을 보였으며, 세계적으로도 널리 알려진 항만으로서 항만관련 산업이 집적되어 다수의 선사, 대리점, 포워더 등이 널리 이용하고 있다. 부산항의 경우 항만운영과 관련된 산업이 집적되어 있을 뿐만 아니라 해양수산계 교육기관, 국제수산물센터 등이 갖추어진 명실상부한 항만도시로서의 부산항의 이미지는 널리 알려져 있다. 특히 환적 화물 및 통과화물이 널리 이용하는 항만의 하나로서 러시아 및 동남아 등 선박의 급유, 급수, 선원교대, 선박수리 등을 위한 장소로서 널리 활용되고 있다. 부산항만공사의 홈페이지에는 부산항의 시설현황 및 조직, 신항만, 북항재개발 등 부산항에 관한 전반적인 내용이 게재되어 있으며, 영문, 러시아어, 일본어, 중국어로도 작성되어 외국인도 현황 파악이 가능하도록 다국어 인터넷 홈페이지를 운영하고 있다.

이는 부산항이 우리나라 최대의 무역항이고 영어권만이 아닌 세계 각지의 고객들이 볼 수 있게 하고 이를 통해 화물 유치 등의 기회로 삼는 것이 목적이라 할 수 있는 마케팅이다. 부산항의 경우 미국 LA항(2006), 중국 나호드카항 지분참여(2009), 이탈리아 트리에스테항(2007) 등과의 자매결연 및 상호 협약, 지분 참여 등을 통해 세계화를 향한 마케팅을 하고 있다. 또한 국내 유명 야구팀인 롯데자이언츠와의 협약(2009)을 통해 야구장 내 BPA ZONE 등을 통해 우리나라 마케팅에도 신경 쓰고 있다.

(2) 인천항

인천항은 인천지방해양수산청, 인천항만공사, 인천도선사협회, 인천항운노동조합, 인천예선협회 등 항만에 관련된 기관이 항만서비스향상을 위한 서비스현장을 제정해 운영하고 있다. 항만서비스현장의 제정과 함께 항만서비스에 대한 고객만족도 조사를 실시하여 실질적으로 고객이 항만서비스를 어떻게 평가하고 있는지를 분석하여 항만운영에 반영시키고자 노력하고 있다. 인천항만공사는 인터넷 홈페이지에 영문과 중어사이트를 제시하여 외국인들, 특히 가장 많은 물동량을 차지하는 중국인을 고려해 중어사이트를 제공함으로써 외국인들도 인천항에 대한 정보를 파악할 수 있도록 하고 있으며, 인천항 종합가이드북 등을 발행하여 인천항과 관련된 종합적인 정보를 제공하고 있다. 인터넷 사이트를 통해 인천항의 연역, 조직 및 Port-MIS 등에 대한 정보를 제공하고 있으며, 인천항의 시설현황 및 장비현황 등에 대해 자세히 제공하고 있다.

인천항은 세계화에 발맞추고자 중국 연태항(2005), 프랑스 르아브르항(2007), 말레이시아 포트겔랑항(2007), 캐나다 벤쿠버항(2008) 등과의 자매결연 및 과거 결연의 강화결연 등 세계 각국의 항만과의 결연 등을 통해 마케팅 활동을 넓히고 있다.

(3) 광양항



광양항은 지역상공인과 전라남도, 한국컨테이너부두공단 등과 긴밀한 협조체제하에 광양항 활성화를 위한 노력을 다각도로 전개하고 있다. 광양항과 배후산업단지를 연계한 관세자유지역 지정을 위한 적극적인 공세를 취하고 있고, 이의 성과로 광양항 배후물류단지의 유치에 성공한 것이다. 광양항의 경우 여수지방해양항만청과 한국컨테이너부두공단을 통해 광양항에 관한 시설 및 현황 등에 관한 소개를 하고 있으며 여수지방해양항만청의 경우 영어 홈페이지를, 한국컨테이너부두공단의 경우 영어, 중어, 일어 홈페이지를 제공하여 외국인들의 관심에도 적극 부응하고자 노력하고 있는 실정이다. 현재 여수·광양항만공사(가칭)의 설립을 위해 진행되는 상황이며 이를 통해 광양항의 마케팅 및 발전에도 좋은 영향을 미칠 것으로 기대된다.

4.2.2 지역 항만 (영일신항, 울산신항)

(1) 영일신항

영일신항은 포항항의 재도약을 위한 포항항 발전계획의 중심에 있는 항만으로 2001년 민간유치시설사업 협상자 선정을 이후로 2004년 포항영일신항만주식회사가 설립되어 2009년 9월 개장에 이르렀다. 아직 개장한 지 2개월 정도밖에 되지 않아 물동량 및 활성화에는 무리가 있지만 공격적인 마케팅으로 물동량유치에 열성을 다하고 있다. 포항지방해양항만청 및 포항영일신항만주식회사의 홈페이지를 통해 영일신항의 현황 및 개발계획, 온라인 브로슈어 등을 제공하여 고객의 니즈를 충족시키기 위해 노력하고 있으며 특히 포항영일신항만주식회사의 홈페이지에는 물류비 정산시물레이션을 통한 영일신항의 경쟁력에 대하여 홍보하고 있으며, 포항지방해양항만청에서는 영일신항을 포함하여 포항항 전체에 관한 내용과 함께 영문사이트를 제공함으로써 외국인에 대한 편의를 동시에 제공하고 있다.

(2) 울산신항

포항의 경우 국내 굴지의 기업이 존재하기에 내부물동량이 비교적 많은 편이다. 이를 바탕으로 기아자동차(2009), 대우로지스틱스(2009), 포스코아(2009), 대구경북섬유직물공업협동조합(2008), 포스코(2007) 등과의 양해각서(MOU)체결 및 협력체계 강화 등과 함께 한진해운신항만(2009)과의 피더선협약을 통한 부산신항과의 협력관계 조성 등 지역항만으로서의 위치를 적극 공략하고자 하는 자세를 취하며 마케팅에 나서고 있다.

울산신항의 경우 울산 배후지역 산업단지의 지원항만 기능 수행 및 동남권 거점항만으로 개발한다는 목표를 가지고 2004년 3월 울산동방아이포트(주)와 국토해양부, 울산신항개발(1-1) 민간투자시설사업 실시협약을 체결하여 2009년 7월 울산신항컨테이너터미널을 개장하였다. 울산신항의 경우 울산항만공사와 울산지방해양항만청, 그리고 동방울산아이포트의 홈페이지를 통해 울산항 및 울산신항의 전반적인 시설 및 장비 등의 현

황과 함께 적극적인 홍보활동을 펼치고 있다. 울산항만공사 홈페이지를 통해 울산항의 장점 및 온라인 브로슈어 등을 통한 홍보활동과 함께 영문 홈페이지를 제공하여 외국인의 요구에 대응하고 있으며, 울산지방해양항만청의 경우 울산신항과 함께 전반적인 울산항에 관한 정보와 함께 영문과 일문, 중문 홈페이지를 제공하여 좀 더 많은 외국인 고객의 요구에 대응하고 있다. 울산신항의 경우 2,500 TEU급 3선석과 5,000 TEU급 1선석 등 울산항에서 최다 선석을 보유한 점과 함께 하역 생산성의 향상이라는 부분을 적극 홍보하고 있으며, 최신 IT 서비스(Optical Character Reader(OCR))를 국내 최초로 도입하여 양적하 컨테이너 번호의 자동인식을 통해 YT로 지시를 내리는 첨단시스템으로 적극 홍보하고 있다.



〈표 IV-3〉 국내 주요항만의 마케팅 및 홍보활동 내역

구분	마케팅조직	영문인터넷	고객유치활동	인센티브
부산항	0	0	양호	처리실적에 따른 항비, 하역비 감면 물동량별 지원금 (1TEU당 만원/5,000TEU 이상) 증가물동량 따른 인센티브지급 부산, 광양 동시입항 선박에 대한 부산항 입항료 면제
인천항	0	0	양호	실적에 따른 인센티브 제공 '08년도 처리실적 순위따라(15위내) 지급 일정량 이상(3,000TEU)처리 신규선사 지급 인천-미주 또는 인천-구주 항로 개설 선사 지급
광양항	0	0	미흡	화물 입출항료 100%면제 신규 화물 지원금 제공 1개월 무료장치기간 접안료 및 정박료 100%면제 부산, 광양 동시입항 선박에 대한 부산항 입항료 면제
울산신항	0	0	미흡	컨터미널 사용료 감면 화물유치 인센티브 지원
영일신항	0	0	미흡	컨터미널 사용료 감면 항만이용 장려금 지원

4.3 항만 시설 사용료 비교

본 절에서는 우리나라의 대규모 항만과 지역 중소항만들의 하역료 등을 비교하여 울산신항과의 차이점에 대해 살펴본다.

4.3.1 대규모 항만 (부산항 등)

(1) 공통사항

⁹⁾2008년 12월 18일자로 배포된 국토해양부 보도 자료를 참고하면, 미국 발 금융위기로 인해 실물경기 위축으로 전환되어 선사 및 수출입 업체의 어려움이 가중되는 것을 토대로 수지가 악화된 선사를 지원하고 수출입 업체는 물류비용을 절감할 수 있도록 항만시설 사용료 제도를 탄력적으로 운용하는 것이 필요하다는 골자의 내용이다. 전반적인 내용은 연안화물선에 대해 접안료 및 화물 입·출항료 등 사용료의 50% 감면제도를 신설한 것으로 3000G/T급의 연안화물선이 4,000톤의 화물을 12시간 동안 접안하여 운송할 경우 기존 사용료인 238,000원에서 개정된 사용료는 119,000이 되는 것이다. 또한 저탄소·녹색성장 기반 마련을 위한 친환경적 운송체계 구축을 위한 연안화물선 중 연안컨테이너선에 대해 현행 50% 감면율을 100%로 상향 조정하였다. 그리고 국내 제조업체의 수출 경쟁력 제고를 위해 수출화물의 경우 화물 입·출항료 감면요율을 20%에서 30%로 상향 조정하였다.

(2) 부산항

부산항의 경우 조사대상인 창원, 울산, 경주, 대구, 구미, 수원, 서울을 비교하였을 때, 창원의 경우 효율 및 거리상으로도 가장 우수한 결과를 나타내었고 울산의 경우 울산신항을 제외하면 상위권, 경주의 경우는 울산신항과 영일신항에 이어 3위를 기록했다. 또한 대구의 경우는 영일신항에 이어 두 번째로 양호하였으나 효율적인 측면에선 울산신항까지 포함

9) 경제위기 극복을 위해 항만시설 사용료 개편

되어 3위를 기록했다. 구미의 경우도 거리로는 2위, 효율로는 3위를 기록하였고, 수원의 경우는 효율 상으로 최하위를 기록하였다. 서울의 경우도 동일하였다. 수도권을 제외한다면 거리상으로는 효율 상으로 그렇게 큰 무리가 없는 부산항이기에 정착되지 않은 타 항만에 비해 물동량이 많으며 서울지역에서 경유하는 경우도 빈번히 있는 이유는 돌아올 때 적재할 컨테이너가 존재한다는 점에서 메리트가 있다는 것이 일반적인 모습이었다.

(2) 인천항

인천항의 경우는 전체적으로 보았을 때 수도권의 경우 메리트가 높은 것으로 나타났고 창원, 울산, 경주, 대구, 구미의 경우 거리나 운송비면에서 매우 낮은 것으로 나타났다. 지리적인 위치로 보았을 때 서울의 서쪽에 위치하여 타 항만에 비해 더 먼 거리를 보유하고 있는 것이 사실이며 특히 서울도심을 지나치거나 우회해야 하는 경우도 다수 존재하기에 수도권을 제외하면 메리트가 확연히 떨어진다. 수도권 및 중국 등과의 연계 수송이 발달하는 이유이다. 수도권을 제외한다면 충청도 및 전라도의 경우에는 가능성이 있으나, 전라도의 경우는 광양항이, 충청도는 평택항이 위치적으로 이점이 있기에 쉽게 물동량을 뺏어 오기는 한계가 있을 것으로 판단된다.



(3) 광양항

광양항의 경우 이번에 조사한 도시들과는 비교적 거리가 있기에 그렇게 큰 메리트가 있는 것으로 나타나지는 않았다. 창원의 경우 거리로는 3위이지만 가격적인 면에서는 2위를 차지하였고 울산, 경주, 대구, 구미, 서울의 경우는 4위, 수원의 경우는 3위를 나타내었다. 가격적인 면에서는 거리에 비해서는 비교적 양호한 모습을 나타내었음을 볼 수 있다. 하지만 조사한 부분이 충청도 및 전라도가 없기에 이러한 부분이 포함 된다면 메리트는 상승할 것이다. 또한 부산-광양 투 포트 체제하에서 상호 연계가 활성화된다면 물동량의 증가는 확연하게 나타날 것이다.

4.3.2 지역 항만 (울산신항 등)

(1) 공통사항

대규모 항만의 공통사항을 포함하며, 추가적인 내용은 2009년12월 31일 까지 한시적으로 컨테이너항만 활성화를 통해 지역경제 발전을 지원하고 항만별로 차등화 된 감면요율(현행 50%, 80%)을 단일화해 항만 간 형평성을 도모하기 위해 중소형 컨테이너항만의 사용료에 대한 감면요율을 100%로 확대하여 시행하였다. 대상항만은 신규 항만 및 중소형 항만으로 마산항, 동해항, 군산항, 포항항, 평택항, 울산항, 대산항이다. 이러한 사항은 일시적인 개편으로 경제위기라는 특수한 상황을 반영한 한시적 조치로, 향후 경제상황이 안정될 경우, 사용료 감면요율을 단계적으로 축소하는 등 감면제도의 합리화 방안을 강구할 계획을 가지고 있다.

(2) 울산신항

울산신항의 경우 수도권을 제외한 나머지 조사도시에서는 우월한 위치를 차지한 것을 볼 수 있다. 창원의 경우 부산에 이어 2위, 경주, 울산의 경우는 1위이며, 대구 및 구미에서 또한 높은 위치를 차지한 것으로 볼 수 있다. 기본적인 물동량을 보유한 점을 바탕으로, 그리고 지리적 이점을 살릴 수 있는 지역이기에 이러한 부분에서 장점으로 나타날 수 있는 것이다. 비록 아직 울산신항이 활성화되지 않은 점이 존재하고, 대형선박의 입항이 불가능하다는 단점이 존재하지만 이점을 바탕으로 극복할 수 있을 것으로 보인다.

(3) 영일신항

영일신항의 경우 지리적으로 보았을 때 울산신항에 비해 더 나은 것을 알 수 있다. 창원, 울산을 제외한 나머지 도시에서 우세한 결과를 보여주었고 타 항만에 비해서도 비교적 우수한 모습을 볼 수 있었다. 또한 울산신항과 같이 기본적 물동량이 많다는 장점이 있기에 아직 개장 초인 단점에도 불구하고 충분한 발전 가능성이 있는 것이 사실이다. 특히 대구, 경주, 구미 등과의 거리 및 가격적인 면에서 우세한 면을 가지고 있기에 지속적인 마케팅을 통하여 물동량 유치가 가능할 것으로 보인다. 특히 한시적이지만 항만시설 사용료 면제 및 예·도선료 할인, 화물유치 장려금 등 공격적인 마케팅을 통해 지역항만으로서의 위치를 잡아 나갈 것으로 기대된다.



〈표 IV-4〉 기본 항만시설 사용료

종류	징수대상시설	요율	비고																																				
선박 입항 료	항로, 선회장, 외곽시설, 항행보조시설	1회 입항 또는 출항시(1톤당):128원	항로표지 사용료가 포함됨																																				
화물 입항 료	수역시설, 입항교통시설, 화물보관처리시설 중 화물처리장	<p>(1) 외항화물(1톤당)</p> <table border="1"> <tr> <th>구분</th><th>부산항</th><th>인천항</th><th>기타항</th></tr> <tr> <td>입항</td><td>323원</td><td>306원</td><td>184원</td></tr> <tr> <td>출항</td><td>192원</td><td>192원</td><td>114원</td></tr> </table> <p>(2) 내항화물(1톤당)</p> <table border="1"> <tr> <th>구분</th><th>부산항</th><th>인천항</th><th>기타항</th></tr> <tr> <td>입항</td><td>85원</td><td>85원</td><td>51원</td></tr> </table> <p>(3) 기계하역 처리화물(1톤당)</p> <table border="1"> <tr> <th>구분</th><th>부산항</th><th>인천항</th><th>기타항</th></tr> <tr> <td>외항</td><td>192원</td><td>192원</td><td>114원</td></tr> <tr> <td>내항</td><td>48원</td><td>48원</td><td>48원</td></tr> </table>	구분	부산항	인천항	기타항	입항	323원	306원	184원	출항	192원	192원	114원	구분	부산항	인천항	기타항	입항	85원	85원	51원	구분	부산항	인천항	기타항	외항	192원	192원	114원	내항	48원	48원	48원					
구분	부산항	인천항	기타항																																				
입항	323원	306원	184원																																				
출항	192원	192원	114원																																				
구분	부산항	인천항	기타항																																				
입항	85원	85원	51원																																				
구분	부산항	인천항	기타항																																				
외항	192원	192원	114원																																				
내항	48원	48원	48원																																				
접안 료	선박계류가 가능한 시설, 계류시설	<p>(1) 총톤수 150톤이상 선박 (10톤, 12시간당) (가) 외항선 : 340원 (나) 내항선 : 114원</p>																																					
정박 료	수역시설 중 정박지선류장	<p>총톤수 150톤이상 선박 (10톤, 12시간당) (1) 외항선 : 178원 (2) 내항선 : 58원</p>																																					
계선 료	지방해운항만청장이 지정한 계선장	<p>총톤수 150톤이상 선박 (10톤, 12시간당) (1) 외항선 : 27원 (2) 내항선 : 9원</p>																																					
화물 장치 료	화물보관처리시설	<p>(1) 창고 및 야적장 전용사용료(단위 : 1㎡, 1월)</p> <table border="1"> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">구분</th><th colspan="2">요율</th></tr> <tr> <th>부산, 인천</th><th>기타항</th></tr> <tr> <td rowspan="2">창고(상옥)</td><td>외항 화물</td><td>1,288원</td><td>1,029원</td></tr> <tr> <td>내항 화물</td><td>929원</td><td>743원</td></tr> <tr> <td rowspan="4">야적장</td><td rowspan="2">포장</td><td>외항 화물</td><td>571원</td></tr> <tr> <td>내항 화물</td><td>420원</td></tr> <tr> <td rowspan="2">미포장</td><td>외항 화물</td><td>409원</td></tr> <tr> <td>내항 화물</td><td>307원</td></tr> <tr> <td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td>외항 화물</td><td>306원</td></tr> <tr> <td>내항 화물</td><td>277원</td></tr> <tr> <td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td>외항 화물</td><td>224원</td></tr> <tr> <td>내항 화물</td><td>203원</td></tr> </table>	구분		요율		부산, 인천	기타항	창고(상옥)	외항 화물	1,288원	1,029원	내항 화물	929원	743원	야적장	포장	외항 화물	571원	내항 화물	420원	미포장	외항 화물	409원	내항 화물	307원			외항 화물	306원	내항 화물	277원			외항 화물	224원	내항 화물	203원	컨테이너 조작장의 사용료는 사용자와의 임대차계약에 의함 인천 및 울산항의 야적장 및 창고이용 외항화물 요금면제 기간은 입항 4일, 출항 6일로 한다. (’96.12.30)
구분		요율																																					
		부산, 인천	기타항																																				
창고(상옥)	외항 화물	1,288원	1,029원																																				
	내항 화물	929원	743원																																				
야적장	포장	외항 화물	571원																																				
		내항 화물	420원																																				
	미포장	외항 화물	409원																																				
		내항 화물	307원																																				
		외항 화물	306원																																				
		내항 화물	277원																																				
		외항 화물	224원																																				
		내항 화물	203원																																				

4.4 인근 경쟁항만 컨테이너 운송요율 비교

본 절에서는 지역을 수도권, 경북권, 경남권으로 나누어 각 지역에서 부산항, 울산신항, 포항신항으로 보내는 컨테이너 화물의 요율과 거리, km당 요율 등의 현황을 분석해 보았다.

수도권의 경우 서부에 위치한 시.도.군은 인천항이 더 경쟁력이 있다고 보고 이번 분석에서 제외하고 동부에 위치한 지역만을 대상으로 하였다.

충청남도 같은 경우도 인근에 위치한 평택항이 울산신항보다 운송요율의 경우 경쟁력이 있다는 가정 하에 본 장에서는 제외하는 것으로 하였다.

국토해양부에서 발표한 컨테이너화물 운송요율표를 참고한 결과 운송요율이 거리상으로 가까운 지역이 대부분 운송요율이 저렴한 것으로 나타났다. km 당 요율을 책정했을 경우 부산항, 포항신항과는 달리 경쟁력이 있는 지역도 있는 것으로 나타났다.



4.4.1 광역권별 효율

서울과 인접한 11개 시.도를 대상으로 조사해본 결과 이천, 용인, 수원, 오산 등이 서울보다 저렴한 효율을 나타내고 있고, 서울의 북쪽에 위치해 있는 양주, 의정부, 남양주, 포천 등은 서울보다 비싼 효율을 나타내었다.

항만별 차이를 알아보면 20FT 컨테이너를 기준으로 부산항으로 보내는 것보다 울산항으로 보내는 것이 평균 68,000원 정도 저렴한 반면, 포항으로 보내는 것보다는 38,000원 정도 비싼 것으로 나타났다.

지역별로 살펴보면 경기도 이천 지역이 부산이나 포항으로 보내는 것보다 각각 67,000원, 10,000원 정도 저렴하여 울산으로 화물을 보내는 것이 가장 효율적인 것으로 나타났다.

경북권역 효율을 보면 20FT컨테이너를 기준으로 했을 때 울산으로 보내는 것이 부산보다는 평균 76,000원 정도 저렴하여 경쟁력을 가졌으나 포항으로 보내는 것보다는 평균 32,000원 정도 비싼 것으로 나타났다.

이 중 경산지역에서 보내는 화물은 부산이나 포항보다 울산이 각각 72,000원, 1,000원이 더 저렴한 것으로 나타나 이 지역의 화물을 적극 유치할 필요성이 있는 것으로 보인다.

또한 경주지역에서 창출되는 화물은 부산보다 울산으로 보내는 것이 79,000원 저렴한 반면 포항보다 10,000원 정도 비싸게 나타났는데 다양한 인센티브를 통한 항만 마케팅을 통해 충분히 물동량 창출이 가능한 지역으로 사료된다.

울산신항이 속해 있는 경남권의 효율을 분석해본 결과 20FT 컨테이너를 기준으로 했을 때 울산으로 보내는 것보다 부산으로 보내는 것이 평균 77,000원 저렴한 반면 포항으로 보내는 것보다는 울산으로 보내는 것이 평균 149,000원 정도 더 저렴한 것으로 나타났다.

지역적으로 보면 양산에서 발생하는 화물이 부산항으로 향하게 되면 164,000원의 비용이 소요되지만 울산으로 보내면 277,000원, 포항으로 보내게 되면 399,000원의 비용이 소요되는 것으로 조사되었다.

〈표 IV-5〉 광역권별 요율

단위 : 원

		대규모 항만		지역 항만			
지역		부산항		울산 신항		포항 영일 신항	
구분		20FT	40FT	20FT	40FT	20FT	40FT
수도권	서울	987,000	1,097,000	936,000	1,040,000	852,000	947,000
	양주	1,061,000	1,179,000	987,000	1,097,000	959,000	1,065,000
	의정부	1,027,000	1,141,000	956,000	1,062,000	911,000	1,012,000
	남양주	1,026,000	1,140,000	955,000	1,061,000	928,000	1,031,000
	하남	1,003,000	1,114,000	932,000	1,036,000	911,000	1,012,000
	성남	987,000	1,097,000	934,000	1,038,000	871,000	968,000
	이천	950,000	1,055,000	883,000	981,000	893,000	992,000
	용인	950,000	1,055,000	885,000	983,000	839,000	932,000
	수원	981,000	1,090,000	919,000	1,021,000	863,000	959,000
	오산	981,000	1,090,000	895,000	994,000	851,000	946,000
	광주	1,020,000	1,133,000	948,000	1,053,000	922,000	1,024,000
	포천	1,073,000	1,192,000	999,000	1,110,000	970,000	1,078,000
경북권	경주	320,000	355,000	241,000	268,000	230,000	255,000
	경산	420,000	467,000	348,000	387,000	349,000	388,000
	대구	450,000	500,000	363,000	403,000	343,000	381,000
	칠곡	526,000	584,000	461,000	512,000	395,000	439,000
	구미	511,000	568,000	437,000	486,000	403,000	448,000
	김천	568,000	631,000	503,000	559,000	452,000	502,000
	영주	596,000	662,000	526,000	584,000	473,000	526,000
	청송	511,000	568,000	415,000	461,000	388,000	431,000
경남권	마산	252,000	280,000	330,000	367,000	537,000	597,000
	양산	164,000	182,000	277,000	308,000	399,000	443,000
	기장	164,000	182,000	206,000	229,000	324,000	360,000

자료 : 국토해양부, '컨테이너 육상 운송 요율표' (2008)

4.4.2 광역권별 운송 거리 비교

수도권지역과 각 지역 항만과의 거리를 살펴보면 울산과 부산이 평균 1.58km, 울산과 포항은 37.6km로 나타나 울산과 부산지역은 크게 차이를 보이지 않는 것을 볼 수 있었다.

이 지역 중 가장 크게 차이를 보이는 부분이 남양주에서 창출되는 화물로서 남양주-부산은, 남양주-울산은 4km정도 차이가 났다. 울산과 포항과의 차이를 보면 서울, 양주, 하남, 오산, 포천 등이 포항보다 울산이 37.82km 더 가까운 것으로 나타났다.

이 중 수원과의 거리는 울산이 부산보다 0.7km, 포항보다 35km 정도 더 가까운 것으로 나타나 이 지역의 화물유치가 유리한 것으로 판단된다.

경북권 지역과 각 지역 항만과의 거리를 보면 이 지역에서 평균적으로 부산까지는 173km, 울산까지는 169km, 포항까지는 125km가 떨어져 있었다.

이 지역은 충북권과는 달리 지역적 편차가 크게 발생하였는데 경주, 영천, 영덕, 울진, 청송 지역은 부산보다 평균 48km정도 가까운 반면, 청도, 고령, 성주보다는 평균 38km 먼 것으로 나타났다.

또 포항과 비교했을 때 경주, 경산, 청도 지역은 포항보다 울산이 13km정도 떨어져 있었으나 그 외 지역은 포항보다 울산이 평균 48km정도 떨어져 있는 것으로 조사되었다.

이 중 경주, 영천, 영덕, 울진, 청송을 제외하고는 부산, 포항보다 울산이 가장 멀리 떨어져 있는 것으로 나타났다.

경남권 지역과 각 항만과의 거리를 조사해본 결과 평균적으로 부산까지는 104km, 울산까지는 144km, 포항까지는 180km가 떨어져 있는 것으로 나타났다.

각 지역을 살펴보면 산청, 함양, 거창, 합천은 부산, 포항보다 울산이 가장 멀리 떨어져 있는 항만으로 조사되었다. 반면 울주 지역에서는 울산이 8.81km로 가장 가까운 것으로 나타났다.

〈표 IV-6〉 광역권별 운송 거리

단위 : km

		대규모 항만	지역 항만	
지역		부산항	울산 신항	포항 영일 신항
수도권	서울	399.76	401.05	363.23
	양주	411.31	412.93	375.11
	의정부	406.50	408.11	370.30
	남양주	390.49	394.47	356.66
	하남	374.97	376.59	338.77
	성남	382.92	384.53	346.72
	이천	334.93	336.54	298.73
	용인	359.14	360.75	322.94
	수원	376.43	375.70	340.39
	오산	355.35	356.97	319.15
	광주	360.10	361.71	323.90
	포천	427.75	429.37	391.55
경북권	경주	96.83	45.21	30.39
	경산	109.26	109.66	93.30
	대구	112.25	120.96	84.07
	칠곡	142.99	144.61	106.80
	구미	160.62	161.90	124.09
	김천	190.35	191.97	154.15
	영주	242.70	244.32	206.51
	청송	188.97	138.07	75.48
경남권	마산	67.96	118.60	156.45
	양산	34.89	55.97	93.79
	기장	25.25	40.79	117.39

자료 : 한국도로공사 홈페이지, www.ex.co.kr

4.4.3 광역권별 거리(Km)당 운송 요율 비교

수도권의 단위 거리당 운송 요율을 살펴본 결과 울산으로 보내는 것이 km당 평균 2,457원으로 부산의 2,637원, 포항의 2,606원보다 저렴한 것으로 나타났다. 지역별로 살펴보면 경기도 이천에서 포항으로 보내는 것이 km당 2,989원으로 가장 비쌌고 그 다음을 광주-포항 2,846원, 이천-부산 2,836원이 뒤를 이었다.

경북권역에서 각 지역 항만으로 보내는 컨테이너의 km당 요율을 알아본 결과 포항으로 보내는 것이 km당 3,646원으로 가장 비쌌고 울산과 부산은 각각 3,146원, 3,167원으로 거의 차이가 없었다.

지역별로 살펴보면 경주에서 포항으로 보내는 컨테이너의 요율이 7,568원으로 가장 비쌌고 그 다음을 영덕-포항 5,623원, 경주-울산 5,330원이 뒤를 이었다.

경주지역에서 보내는 컨테이너 요율은 도로 여건 등의 사정으로 인해 부산 3,304원, 울산 5,330원, 포항 7,568원으로 지역별 차이가 큰 것으로 나타났다.

경남지역에서 각 지역항만으로 컨테이너 운송시 발생하는 km당 요율을 조사해본 결과 포항으로 보내는 것이 km당 평균 3,277원으로 가장 저렴했고 울산으로 보내는 것이 평균 4,260원으로 가장 비쌌다.

지역별로 살펴보면 기장에서 부산으로 보내는 것이 km당 6,495원으로 가장 비쌌고 그 뒤를 창원-부산 5,224원, 기장-울산 5,050원이 차지했다.

기장에서 보내는 컨테이너의 경우 부산 km당 6,495원, 울산 km당 5,050원보다 포항이 km당 2,760원으로 가장 저렴했다.

〈표 IV-7〉 광역권별 Km당 요율

단위 : 원

		대규모 항만		지역 항만			
지역		부산항		울산 신항		포항 영일 신항	
구분		20FT	40FT	20FT	40FT	20FT	40FT
수 도 권	서울	2,468	2,744	2,341	2,593	2,345	2,607
	양주	2,579	2,866	2,399	2,656	2,556	2,839
	의정부	2,526	2,806	2,351	2,602	2,460	2,732
	남양주	2,627	2,919	2,445	2,689	2,601	2,890
	하남	2,674	2,970	2,485	2,751	2,689	2,987
	성남	2,577	2,864	2,439	2,699	2,512	2,791
	이천	2,836	3,149	2,636	2,914	2,989	3,320
	용인	2,645	2,937	2,464	2,724	2,598	2,885
	수원	2,606	2,895	2,441	2,717	2,535	2,817
	오산	2,760	3,067	2,518	2,784	2,666	2,964
	광주	2,832	3,146	2,632	2,911	2,846	3,161
	포천	2,508	2,786	2,335	2,585	2,477	2,753
경 북 권	경주	3,304	3,666	5,330	5,927	7,568	8,390
	경산	3,844	4,274	3,173	3,529	3,740	4,158
	대구	4,008	4,454	3,000	3,331	4,079	4,531
	칠곡	3,678	4,084	3,187	3,540	3,698	4,110
	구미	3,181	3,536	2,699	3,001	3,247	3,610
	김천	2,983	3,314	2,620	2,911	2,932	3,256
	영주	2,455	2,727	2,152	2,390	2,290	2,547
	청송	2,704	3,005	3,005	3,338	5,140	5,710
경 남 권	마산	3,708	4,120	2,782	3,094	3,432	3,815
	양산	4,700	5,216	4,949	5,502	4,254	4,723
	기장	6,495	7,207	5,050	5,614	2,760	3,066

4.5 부산항과의 울산지역 수출 컨테이너 화물 운임 비교

본 절에서는 울산지역 내에 있는 화주중심으로 부산항과 울산신항으로 운송되는 수출 컨테이너를 대상으로 운송비를 산출해 보았다. 단 본 연구에서는 운송관련 비용(하역비 등)은 제외한 순수 운송비만을 산출하여 비교하였다.

〈표 IV-8〉 부산항, 울산신항 수출 지역별 컨테이너 화물 운임 비교

지역	부산항		울산신항	
	20FT	40FT	20FT	40FT
일본지역	452,000원	527,000원	347,000원	415,000원
중국지역	452,000원	527,000원	383,000원	460,000원
동남아지역	632,000원	752,000원	527,000원	640,000원

주 : \$1 = 1,200원

화물운임 = 각 지역으로의 선임 + 육상운송비

각 FT별 선임 : 20FT 컨테이너 선임을 40FT 컨테이너 선임의 80%로 가정함.

울산지역에서 발생된 화물 중 중국지역과 동남아지역으로 가는 화물의 운임을 산출한 결과는 위의 <표 IV-8>와 같다.

위의 표에 나타났듯이 울산지역에서 발생한 화물이 울산항을 통해 일본지역으로 수출되는 경우 20FT컨테이너 기준 347,000원으로 부산항을 통해 수출되는 경우 발생하는 비용 452,000원보다 105,000원 더 저렴한 것으로 나타났다. 40FT컨테이너의 경우 울산항의 경우 415,000원으로 부산항의 527,000원보다 112,000원 더 저렴한 것으로 나타났다.

중국지역 운임의 경우 20FT컨테이너 기준 383,000원으로 부산항을 통해 수출되는 운임 452,000원보다 69,000원 더 저렴한 것으로 나타났다. 40FT컨테이너의 경우 울산항의 경우 460,000원으로 부산항의 527,000원보다 67,000원 더 저렴한 것으로 나타났다.

동남아지역 운임의 경우 20FT컨테이너 기준 527,000원으로 부산항을

통해 수출되는 운임 632,000원보다 105,000원 더 저렴한 것으로 나타났다.

운임비교 결과 울산지역 수출 컨테이너 화물운임의 경우 울산항을 통해 수출하는 것이 부산항을 이용하는 것보다 20FT컨테이너의 경우 각각 일본지역 105,000원, 중국지역 69,000원, 동남아지역 105,000원, 40FT컨테이너의 경우 각각 112,000원, 67,000원, 105,000원 더 저렴한 것으로 나타났다.

산출결과에 따르면 울산지역 화물의 경우 부산항보다 울산항을 이용하여 수출하는 것이 더 경제적인 것으로 나타났다.



5장 울산신항 발전전략

울산신항은 현재 공컨테이너의 수급이 원활하지 못하고, 정기항로의 잦은 결항과 다양한 항로와 스케줄 부족으로 인해 어려움을 겪고 있다. 이로 인해 부산항보다 화물운임이 저렴하면서도 물동량 유치면에서는 부진을 면치 못하고 있는 실정이다.

본 장에서는 이러한 울산신항의 문제점을 극복하고, 울산신항의 조기 정상화를 위한 발전방향을 제시하고자 한다. 첫째로 울산신항과 비슷한 시기에 개장한 영일신항과의 차별화 전략을 제시하고 둘째로는 우리나라에서 가장 큰 항만인 부산항과의 연계성을 통해 앞으로 울산신항이 컨테이너 터미널로서 경쟁력을 키울 수 있는 방안을 제시하도록 한다.

5.1 항만 마케팅 및 포트세일즈 강화

5.1.1 포트세일즈활동 강화

중동·유럽지역 등으로 원양항로를 개설하거나 항로 다변화 등의 추진하고, 국내외 선사 및 화주와의 양해각서(MOU)를 체결하는 등의 방법을 통해 운영활성화를 꾀한다.

부산항보다 저렴한 조건으로 화물을 수출입하면서도 낮은 인지도로 인해 울산신항은 현재 부진을 면치 못하는 실정이다. 이에 선사·화주 등을 초청 또는 방문하여 화물유치 간담회 및 설명회를 개최하는 방안과 직접 참여하는 방식을 통해 포트세일즈를 강화해야하며 이에 주대상이 되는 외국 국가는 일본, 중국, 극동러시아, 싱가포르 등이 있다. 국제교류 협력 행사 대상은 네덜란드, 이탈리아, 극동러시아, 싱가포르 등이 있다.

5.1.2 연안 컨테이너화물 유치를 위한 인센티브제도 확대

<p>선사 인센티브</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 신규 선사에게 해상운임 및 하역지원비 지원 • 신규 선사 적자 시 손실 보전 위한 지원(유류비, 컨테이너 임대비 등) • 기존 울산항 이용선사에 전년도 초과물동량에 대한 지원비 지급 • 선사 항로유지 및 안정적인 운항보장을 위해 장기계약 인센티브제 실시
<p>화주/포워더 인센티브</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 울산지역 내 물류기업 설립 또는 이전 시 지원비 지급 • 물류기업의 일정 운영기간 경과 시 지원기간 확대 • 적컨테이너에 대해 TEU당 인센티브 지급 <ul style="list-style-type: none"> - 기존 울산항 이용 화주 중 3,000TEU 이상 선적 시 TEU당 1천원 지원 - 타 지역 화주에게 타 지역에서 유입되는 적컨테이너 TEU당 5천원 지원

〈그림 V-1〉 울산신항 인센티브 현황

울산신항의 경우 선사와 화주 및 포워더에게 지급하는 인센티브에 차이를 두어 연안 컨테이너화물 유치를 꾀하고 있다. 신규선사에게는 해상운임 및 하역지원비를 지원하는 방식과 함께 만약 적자를 보았을 경우에 대비해 손실 보전을 위한 지원 및 유류비와 컨테이너 임대비용 등을 통한 특별 지원으로 볼 수 있으며, 기존 울산항을 이용하던 선사의 경우에는 전동도 물동량 초과분에 대한 지원비를 지급한다. 또한 선사의 항로유지와 함께 안정적인 운항보장을 위해 장기계약을 하는 선사에게 인센티브를 제공하는 제도를 실시하고 있다. 화주와 포워더를 위한 인센티브를 살펴보면 먼저, 울산지역으로 들어오는 물류기업 및 설립하는 경우에 지원비를 지급하고 물류기업의 일정 운영기간 경과시 지원기간을 확대해주며 적재컨테이너에 대한 TEU당 인센티브를 지급하는 방식을 취한다.

이와 같은 다양한 인센티브에 부산항보다 저렴한 화물운임까지 더해진다면 울산신항은 부산항 못지않은 항만으로 발전할 가능성이 있다.

〈표 V-1〉 울산신항, 영일신항 비교

구분	울산신항	영일신항																																																												
사업주체	울산동방아이포트 주식회사	포항영일신항만주식회사																																																												
시설규모	컨테이너 4선석 일반부두 2선석 항만부지 384587m ²	컨테이너 4선석 일반부두 11선석 항만부지 599,370m ²																																																												
운영체계	Build Transfer Operate(BTO)방식	Build Transfer Operate(BTO)방식																																																												
컨테이너 물동량	단위 : TEU <table border="1"> <tr> <th>2006</th><th>2007</th><th>2008</th></tr> <tr> <td>10,307</td><td>18,552</td><td>26,568</td></tr> </table>	2006	2007	2008	10,307	18,552	26,568	단위 : TEU <table border="1"> <tr> <th>2006</th><th>2007</th><th>2008</th></tr> <tr> <td>0</td><td>7</td><td>0</td></tr> </table>	2006	2007	2008	0	7	0																																																
2006	2007	2008																																																												
10,307	18,552	26,568																																																												
2006	2007	2008																																																												
0	7	0																																																												
배후지	울산광역시 국가산업단지 2개, 지방산업단지 9개	대구·경북지역 국가산업단지 5개, 지방산업단지 37개 (경북 28, 대구 9)																																																												
운임	단위 : 원 <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">창원</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>390,000</td><td>352,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">경주</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>268,000</td><td>241,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">대구</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>403,000</td><td>363,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">구미</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>486,000</td><td>437,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">수원</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>1,0210,00</td><td>919,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">서울</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>1,056,000</td><td>950,000</td></tr> </table>	창원	40FT	20FT	390,000	352,000	경주	40FT	20FT	268,000	241,000	대구	40FT	20FT	403,000	363,000	구미	40FT	20FT	486,000	437,000	수원	40FT	20FT	1,0210,00	919,000	서울	40FT	20FT	1,056,000	950,000	단위 : 원 <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">창원</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>608,000</td><td>547,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">경주</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>255,000</td><td>230,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">대구</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>381,000</td><td>434,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">구미</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>448,000</td><td>403,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">수원</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>959,000</td><td>863,000</td></tr> <tr> <th rowspan="2">서울</th><th>40FT</th><th>20FT</th></tr> <tr> <td>1,017,000</td><td>915,000</td></tr> </table>	창원	40FT	20FT	608,000	547,000	경주	40FT	20FT	255,000	230,000	대구	40FT	20FT	381,000	434,000	구미	40FT	20FT	448,000	403,000	수원	40FT	20FT	959,000	863,000	서울	40FT	20FT	1,017,000	915,000
창원	40FT		20FT																																																											
	390,000	352,000																																																												
경주	40FT	20FT																																																												
	268,000	241,000																																																												
대구	40FT	20FT																																																												
	403,000	363,000																																																												
구미	40FT	20FT																																																												
	486,000	437,000																																																												
수원	40FT	20FT																																																												
	1,0210,00	919,000																																																												
서울	40FT	20FT																																																												
	1,056,000	950,000																																																												
창원	40FT	20FT																																																												
	608,000	547,000																																																												
경주	40FT	20FT																																																												
	255,000	230,000																																																												
대구	40FT	20FT																																																												
	381,000	434,000																																																												
구미	40FT	20FT																																																												
	448,000	403,000																																																												
수원	40FT	20FT																																																												
	959,000	863,000																																																												
서울	40FT	20FT																																																												
	1,017,000	915,000																																																												

지역항만으로서 울산신항과 영일신항은 비슷한 점이 많은 것이 사실이다. 이번 신항의 개장 시기라든지, 운영체계 등에서 비슷한 모습을 보인다. 하지만 울산지방과 포항지방의 컨테이너 수송량에서 포항은 거의 전무하다는 사실을 나타내었고, 이에 반해 부지의 경우는 영일신항이 더 큰 것으로 나타났다. 또한 배후지 또한 울산신항이 영일신항에 비해 작으며 산업단지 또한 적은 것으로 나타났다. 이러한 점으로 미루어 보았을 때 울산신항은 당연히 공격적인 마케팅을 해야 하는 것이다. 고정물동량을 제외한 나머지 물동량을 유치하는 것이 승패의 관건으로 장점이 특별히 없다면 기본스펙이 좋은 영일신항을 찾을 수밖에 없는 것이다. 그렇게 되지 않게 하기 위한 전략적인 접근이 필요하다. 하지만 컨테이너항만을 표방하는 두 항만 중 영일신항(포항)의 경우는 컨테이너 처리 능력은 갖추었으나 과거 처리실적이 전무하다는 점이 문제점으로 작용할 수 있을 것이라 판단된다. 울산항의 경우 그렇게 많은 양은 아니지만 일정량 이상을 처리하며 컨테이너항만의 모습을 유지하였으며 이러한 부분을 신항으로 옮기기에 기본적으로 물동량이 확보된 셈이다. 이러한 부분에서 추가적인 물동량 증가를 꾀할 수 있을 것이며 이를 위해 기존 선사 및 화주들에게 인센티브를 제공하여 이탈을 방지하고, 물동량에 따른 인센티브를 제공함으로써 많은 양의 물동량을 유치하는 데 힘써야 할 것이다.



5.2 울산신항 차별화 전략

본 절에서는 인근 경쟁 항만인 영일신항과의 비교를 통해 울산신항이 지역항만으로서 차별화 전략으로 앞으로의 발전방향을 제시하고자 한다.

울산항의 발전은 항만의존산업인 자동차, 석유화학, 조선 등이 가장 발달해 있는 항만으로서 울산항이 지역경제에 끼치는 전체 파급효과인 37.6%(2006년 기준)이고, 항만의존산업이 차지하는 비중이 전체 100% 중 34%를 차지한다. 대규모 산업단지 및 공항, 항만, 고속철도가 모두 지나가는 최고 물류기반 시설을 보유하고, 산업단지와 항만이 함께 배치되어 물류비 절감이 가능한 항만으로 이를 통해 울산시 자유무역지역 지원항만으로서 그리고 환동해권 거점항만 개발을 위해 필요한 것이다.

울산신항은 현재 산업항 중심항에서 동북아 지역 및 환동해권역의 경제활동 거점 항만으로 개발하여 환동해권 산업벨트의 중심 유통거점 및 신산업지대로 성장 발전해 나갈 수 있도록 수준 높은 서비스를 제공하는 것에 초점을 맞춘다.



〈그림 V-2〉 물동량 창출을 위한 울산신항 발전방향

5.2.1 화물 창출형 항만클러스터 구축

울산에는 2007년을 기준으로 7개의 산업단지가 조성되어 있다. 이 산업단지에는 모두 1,022개의 업체가 입주하여 산업활동을 하고 있는데 이런 지역 중심의 업체들이야말로 울산항에 있어서 주 마케팅 대상으로 삼아야 할 것이다. 여러 가지 인센티브가 제공되는 지역 산업단지에 업체가 입주하게 한 후 이 산업단지에 맞는 특화된 항만 서비스 제공으로 지역 화주의 니즈를 만족케 해야 할 것이다.

5.2.2 서비스 업무 특화

울산항은 거점항만인 부산항과는 달리 지역화주의 니즈에 맞는 특화된 서비스를 제공해야만 한다. 울산항의 주 수출입 대상국가인 동남아 지역을 중심으로 지역에 맞는 인센티브 제공 등을 통해 지역 화주의 물동량 창출에 매진해야 할 것이다.

5.2.3 물류허브 항만과의 협력 강화

울산신항의 경우 대구/경북을 포함한 울산주변지역의 화물이 유치되어야 울산신항이 성공할 수 있는 계기가 될 것이다. 하지만 이러한 화물의 유치를 위해서는 동북아 각지로 배송되어야 할 것이지만 안타깝게도 연계되지 않은 항만도 많으며 직접운송할 만한 메리트 또한 떨어지는 것이 현실이다. 이러한 상황에서 울산신항이 성공할 수 있는 방법은 바로 부산신항과의 피더항로를 연결하는 것이다. 대구/경북 및 울산지역의 화물을 울산신항에 집하시킨 후 해외로 수출되는 화물을 부산신항으로 피더선을 이용하여 운송하고, 이를 부산신항의 화물과 함께 수출하는 형태를 취한다. 수입의 경우 또한 역의 형태를 취한다. 이와는 다르게 피더선을 이용하여 일본 서안 및 극동러시아로의 중소형 항만과의 직접 연결로 특화된 운송루트를 개척할 선사를 유치하는 것 또한 방법일 것이다. 이러한 연결을 위해 극동러시아 및 일본 서안의 중소형 항만의 선사들에게 매력 있는 인센티브를 제공하여 상호 윈-윈할 수 있는 비즈니스모델을

제시하여야 할 것이다. 또한 중요 화주들을 배후단지에 유인할 수 있는 홍보 및 실천책을 강구한다면 피더선 활용에 더욱더 탄력받을 수 있을 것이다.

5.2.4 추가 발생 물동량 유치 방안

울산항은 공업도시의 이미지와 걸맞게 많은 공장들이 입주해 있다. 이런 공장에서 필요로 하는 원료 등이 울산항을 통해서 많이 수출입되는데 이런 벌크화물들을 컨테이너 특성화한다면 울산항은 벌크 컨테이너 특성화 항만으로 도약하는 데 큰 도움이 될 것이다.



6장 결론

6.1 결론

현재 개발 중인 울산신항은 울산에서 처리되는 수출입 물량 중 컨테이너화물을 중심으로 개발이 진행 중이며, 올해 일부 선석을 개장함으로써 컨테이너화물을 처리하고 있다.

울산신항 물동량 유치계획은 총 4개의 선석(920m)규모와 최신 하역기기 및 자동화된 운영시스템을 구축하여 질 높은 서비스를 내세워 화물유치에 적극적인 활동을 계획하여야 하며 울산신항의 연간 화물처리능력은 부두 규모를 감안하여 510,000 TEU로 산정되며 신규 항만임을 감안할 때 장기간의 성숙기를 거치게 될 것으로 예상된다. 이런 물동량을 창출하기 위해서는 항만의 경쟁력, 즉 Port Sales의 효과가 필요할 것으로 예상된다. 항만의 경쟁력은 장기간의 고급한 서비스 및 홍보를 통하여 얻어지는 것인 바, 신규 항만의 경우 운영초기의 유치 물동량은 가능한 한, 보수적으로 산정하여야 할 것이며 장기간의 성숙기를 거치는 것으로 계획해야 한다.

다음으로 울산신항과의 경쟁항만인 포항신항과 울산신항 인근 항만인 부산항과의 경쟁지역의 운송비용을 비교해 보았다. 운송비용은 작년 국토해양부에서 보인 컨테이너화물 육상운송 효율표를 참고하여 작성을 하였고 항만과 지역과의 거리도 알아보기 위해 한국도로공사 홈페이지를 이용하여 거리를 측정하였다.

본 연구에서는 비슷한 시기와 권역권을 두고 있는 포항영일신항과의 시설현황 등을 비교하고 대규모항만의 마케팅 부분과 지역항만인 울산신항의 마케팅 활동을 비교하고 대규모항만과의 항만시설 이용료를 비교함으로써 울산신항의 발전방향을 알아보고 앞으로의 울산신항이 나아갈 방향을 제시하였다.

6.2 연구의 한계 및 향후 연구방향

본 연구는 다음과 같은 한계점을 가지고 있다.

첫째, 문헌 조사를 중심으로 하여 정성적 분석을 중심으로 한 연구이다. 문헌조사를 중심으로 한 연구이기 때문에 자세한 정량적 분석이 부족하였다.

둘째, 울산신항은 개장한 지 얼마 되지 않은 항만이기 때문에 앞으로의 물동량을 중심으로 한 물동량 예측 같은 분석이 필요할 것이다.

셋째, 울산신항의 개장으로 울산신항의 컨테이너 화물에 대한 국내 내륙운송수단에 관한 연구도 필요할 것이다.

따라서 향후 연구에서는 이러한 한계점들을 보완하여 좀 더 구체적이고 실증적인 연구가 이루어져야 할 것이다.



참고문헌

1. 고한송(1993), “울산항의 컨테이너 화물 취급 전망에 대한 연구”, 울산대학교, 석사학위논문.
2. 국토해양부 (2007), 「건설교통통계연보」
3. 국토해양부 (2008), 「컨테이너 육상운송 효율표」
4. 국토해양부 (2001), 「전국무역항 항만기본계획 용역보고서」
5. 국토해양부 (2006), 「전국무역항 항만기본계획 수정계획보고서」
6. 김병홍(2009), “우리나라 컨테이너항만 특성분석”, 한국해양대학교 해사산업대학원, 석사학위논문
7. 김종창 (2000), “환동해지역의 경제교류 활성화를 위한 울산의 역할에 관한 연구”, 울산대학교, 석사학위논문
8. 김형근(2003), “울산항 인프라 비전21 계획수립”, 한국해양수산개발원
9. 박권용(2006), “울산항의 현황과 개발계획”, 대한토목학회, 대한토목학회지, 제54권, 제9호
10. 박태원(2001), “울산항 컨테이너 화물의 물류비 비교분석”, 한국해양수산개발원, 월간 해양수산, Vol.200
11. 백인흠(2009), “SWOT/AHP를 이용한 울산항의 전략적 발전방향에 관한 연구, 한국수산해양교육학회
12. 백종실(2000), “울산항 활성화를 위한 위한 마케팅강화방안 연구”, 한국해양수산개발원
13. 송병기(2007), “항만물류산업 클러스터 구축전략에 관한 연구-울산광역시 사례”, 한국해양대학교, 박사학위논문
14. 신미나(2009), “우리나라 주요 항만의 환적물동량 유입 결정요인에 관한 실증연구”, 순천대학교, 석사학위논문